Revista de
Aeronáutica
Y ASTRONÁUTICA

NUMERO 750 ENERO-FEBRERO 2006

RESUMEN DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN 2005

El Rey en la Pascua Militar 2006

Las aeronaves del desfile aéreo

REFLEXIONES EN TORNO A LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL

Nuestra portada: Exhibición de la Patrulla Águila. Premio a la mejor colección del Concurso de Fotografías de 2004.
Foto: Carlos de Palma Arrabal

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
NUMERO 750
ENERO-FEBRERO 2006

artículos

EL REY EN LA PASCUA MILITAR 2006
Por VICTOR MANUEL HERNANDEZ 4

LA PROYECCIÓN DE LA OTAN SE HACE GLOBAL
Por FEDERICO YANIZ VELASCO, general de Aviación 10

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2005 18

UNA TRANSFORMACIÓN DEL MUNDO. TRES CUARTOS DE SIGLO DE AVIACIÓN
Por JULIAN MARIAS, senador de designación Real y Académico de la Lengua 28

REFLEXIONES EN TORNO A LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL
Por JUAN M. GARCIA LABAJO, coronel Auditor 32

El Ejército del Aire en el año 2005

Mención especial merecen las iniciativas promovidas por el personal del Ejército del Aire integrado en los destacamentos que operan fuera de nuestras fronteras. El apoyo prestado por los miembros del Destacamento MIZAR a orfanatos de Kirguistán y el proporcionado por el personal de la FSB de Herat a colegios de esta localidad son buena prueba del esfuerzo realizado por quienes no contentos con limitarse con lo preciso de su deber, ha dedicado su tiempo y sus recursos personales para recabar ayuda humanitaria y trasladarla a los más necesitados.

artículos

LA AVIACIÓN MILITAR DURANTE 2005
Por JESUS PINILLOS PRIETO, coronel de Aviación 62

LA AVIACIÓN CIVIL EN 2005. AÑO DE CONTRASTES
Por JOSÉ ANTONIO MARTINEZ CABEZA, ingeniero aeronáutico 72

ESPACIO 2005. UN INTERMEDIO APASIONANTE
Por DAVID CORRAL HERNANDEZ 106

LA INDUSTRIA AERONÁUTICA EN EL AÑO 2005
Por JULIO CREGO LOURIDO, teniente coronel Ingeniero Aeronáutico 116

Aviación Militar en 2005

La evolución de la aviación militar en los países de nuestro entorno sigue pautas muy similares, en continuo conflicto entre unos compromisoso crecientes y presupuestos menguantes. En el caso del F-5 se ha completado la modernización de aviónica en 17 aviones, lo que permitirá instruir a los nuevos pilotos de caza en un entorno avanzado para facilitar su inserción en modernos o modernizados sistemas como el C-14, C-15 y C-16.

secciones

Editorial 3
Noticiario 38
Noticiario 80
Noticiario 124
Suboficiales 151
El Vigía 152
Recomendamos 155
Internet:
El programa Mercury 156
¿Sabías que..? 158
Bibliografía 160

Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Director:
Coronel: **Antonio Rodríguez Villena**

Consejo de Redacción:
Coronel: **Francisco Javier García Arnaiz**
Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**
Coronel: **Carlos Sánchez Bariego**
Teniente Coronel: **Joaquín Díaz Martínez**
Teniente Coronel: **Pedro Armero Segura**
Teniente Coronel: **Fco. Javier Fernández Sánchez**
Teniente Coronel: **Juan Angel Treceño García**
Comandante: **Antonio Mª Alonso Ibáñez**
Comandante: **José Luis Medina Saiz**
Teniente: **Juan A. Rodríguez Medina**

SECCIONES FIJAS
AVIACION MILITAR: General **Jesús Pinillos Prieto**. AVIACION CIVIL: **José Antonio Martínez Cabeza**. INDUSTRIA Y TECNOLOGIA: Teniente Coronel **Julio Crego Lourido**. ESPACIO: **David Corral Hernández**. PANORAMA DE LA OTAN: General **Federico Yaniz Velasco**. SUBOFICIALES: Subteniente **Enrique Caballero Calderón**. EL VIGIA: **"Canario" Azaola**. INTERNET: Teniente Coronel **Roberto Plà**. RECOMENDAMOS: Coronel **Santiago Sánchez Ripollés**. ¿SABIAS QUÉ?: Coronel **Emilio Dáneo Palacios**. BIBLIOGRAFIA: **Alcano.**

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal .....2,10 euros
Suscripción anual.....18,12 euros
Suscripción Unión Europea.....38,47 euros
Suscripción extranjero .....42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Edita

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

NIPO. 076-06-017-7 (edición en papel)
NIPO. 076-06-016-1 (edición en línea)
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Teléfonos
Director:.....91 550 3914
Redacción: 91 550 3921
91 550 3922
91 550 3923
Suscripciones y Administración: 91 550 3925
91 550 3916
Fax: 91 550 3935

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correpondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS**: QUIOSCO JUAN CARLOS (JUAN CARLOS PRIETO). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BARCELONA**: LIBRERIA MIGUEL CREUS. C/ Congost, 11. LIBRERIA DIDAC (REMEDIOS MAYOR GARRIGA). C/Vilamero, 90. En **BILBAO**: LIBRERIA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **CADIZ**: LIBRERIA JAIME (José L. Jaime Serrano). C/ Corneta Soto Guerrero, s/n. En **LA RIOJA**: LIBRERIA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **MADRID:** QUIOSCO GALAXIA. C/ Fernando el Católico, 86. QUIOSCO CEA BERMUDEZ. C/ Cea Bermúdez, 43. QUIOSCO CIBELES. Plaza de Cibeles. QUIOSCO PRINCESA. C/ Princesa, 82. QUIOSCO FELIPE II. Avda. Felipe II. LIBRERIA GAUDI. C/ Argensola, 13. QUIOSCO FÉLIX MARTINEZ. C/ Sambara, 94. (Pueblo Nuevo). PRENSA CERVANTES (Javier Vizuete). C/ Fenelón, 5. QUIOSCO MARIA SANCHEZ AGUILERA ALEGRE. C/ Goya, 23. En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **VALENCIA**: LIBRERIA KATHEDRAL (José Miguel Sánchez Sánchez). C/ Linares 6, bajo. En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

Orientación profesional

LA comunicación es un aspecto decisivo para que los miembros de cualquier organización se impliquen en los objetivos generales de la misma conjugándolos con los suyos personales.

La necesidad de conocimiento que demandan tanto una organización como sus miembros obliga a crear unos canales de comunicación que garanticen el correcto flujo de la información: Por un lado, en sentido ascendente para que la organización tenga el necesario conocimiento sobre las actuaciones de sus miembros y, por otro lado, en sentido descendente para que los individuos conozcan la valoración que la organización tiene de ellos y lo que de ellos se espera. De esta manera, la transmisión de información se convierte en un factor de integración.

Esta necesidad de información exige, entre otros aspectos, transparencia en la gestión de los recursos de personal, que se facilite información sobre las disposiciones que pueden afectar a cada miembro de la organización y que se difundan los criterios de aplicación de la normativa en vigor.

Los profesionales del Ejército del Aire, como miembros de una organización compleja y avanzada, no son ajenos a esta necesidad de comunicación y demandan información sobre los objetivos que deben cumplir, la forma de alcanzarlos y la finalidad que se persigue con ellos. Al mismo tiempo, desean ser orientados sobre los criterios de gestión de personal y sobre la calidad de sus actividades profesionales con el propósito de conocer sus opciones de futuro. Esta inquietud se ha materializado en las propuestas elevadas al Consejo Asesor de Personal del Ejército del Aire.

EL Real Decreto 207/2003 define el perfil de carrera como *"la expresión de las vicisitudes que debe seguir el militar de carrera en cada Cuerpo, Escala y Especialidad, a fin de que pueda completar y perfeccionar su preparación, desarrollar sus facultades profesionales y cumplir los cometidos de acuerdo con las exigencias del servicio y sus propias aptitudes"*. Para que se produzca la deseable integración de los miembros del Ejército del Aire, tan importante resulta el que conozcan su perfil de carrera, como que conozcan los criterios de evaluación y selección del personal y la orientación sobre su desempeño profesional,

La selección de los más aptos y capacitados para desempeñar los cometidos de mayor responsabilidad es uno de los aspectos más importantes de una gestión de personal que persiga el aprovechamiento más eficiente de los recursos humanos existentes. Aunque la promoción o el ascenso pueden constituir un importante factor de motivación personal, también puede constituir un elemento de frustración si la forma de seleccionar a los más aptos no se realiza con la necesaria transparencia y de acuerdo con los méritos y capacidades personales y profesionales.

PARA la selección de los más adecuados el Ejército del Aire requiere métodos basados en un proceso de clasificación y evaluación orientado a los fines específicos que persigue. Estos métodos, a la vez, tienen que ser abiertos para dar a todos sus miembros una información clara y veraz de la situación general y de sus propias posibilidades. Una información que debe incluir, tanto los factores positivos del comportamiento del individuo, como los negativos que puedan influir en el desarrollo de su carrera.

Durante el año 2005, por primera vez en el Ejército del Aire, un grupo de militares de carrera de los diferentes Cuerpos y Escalas han recibido información con la finalidad de orientarles sobre el desarrollo óptimo de sus capacidades y aptitudes profesionales. La orientación facilitada no pretende, en ningún caso, criticar o alabar actuaciones; busca proporcionar una visión objetiva respecto a lo que los profesionales pueden hacer para alcanzar su máximo potencial en el Ejército del Aire y seguir una trayectoria profesional que permita hacer compatible sus aptitudes y preferencias individuales con las necesidades de nuestro Ejército.

Este Sistema de Orientación Profesional, puesto en marcha durante 2005, se mantendrá en el futuro, contribuyendo la experiencia acumulada a su perfeccionamiento. De esta manera, se convertirá en una herramienta eficaz que permitirá satisfacer las necesidades, tanto del Ejército del Aire, como de sus miembros.

El Rey en la Pascua Militar 2006

VICTOR MANUEL HERNANDEZ
Fotos: Hèlene Gicquel

"Quiero expresaros mi más sincera gratitud por vuestras continuas muestras de lealtad, y pediros que sigáis trabajando con el profundo orgullo, la permanente entrega y la inmensa ilusión que encierran el amor a la Patria y la voluntad de servicio a España". El Rey Don Juan Carlos mostraba con estas palabras su agradecimiento "al conjunto de la gran Familia militar" en el discurso que pronunció el pasado 6 de enero ante las diversas comisiones y representaciones de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil reunidas en el Palacio Real de Madrid para celebrar la Pascua Militar. Acompañado, en el Salón del Trono, por la Reina Doña Sofía y el Príncipe Don Felipe, Don Juan Carlos inició su mensaje recordando a los "compañeros que fallecieron el pasado año en el cumplimiento del deber" y a sus familiares. "Todos ellos –afirmó– constituyen un fiel ejemplo de la profunda y generosa entrega al servicio de España". También dirigió "un especial saludo" a los militares españoles desplegados en misiones de paz y humanitarias, "con mi gratitud y reconocimiento por su eficaz y generoso esfuerzo".

Tras subrayar la "rápida y ejemplar" adaptación de los Ejércitos a las demandas de la sociedad española, Don Juan Carlos animó a los presentes a trabajar por un país mejor. "Es la meta e ilusión que la gran mayoría de españoles compartimos. Como esa inmensa mayoría –subrayó el Rey–, llevo a España en el corazón, a España entera, en su rica diversidad y pluralidad, con sus variadas tierras, tradiciones y virtudes".

Por su parte, el ministro de Defensa, José Bono, expuso un balance de los hechos más relevantes de 2005 en el área de la política de Defensa y avanzó los principales proyectos del Gobierno para el nuevo año, entre los que mencionó el proceso de transformación de las Fuerzas Armadas, la elaboración de la Ley de la Carrera Militar y la creación de la Universidad Nacional de la Defensa.

TRADICIÓN

La Pascua Militar es una festividad que tiene más de dos siglos de antigüedad. Su origen se remonta a 1782 cuando el Rey Carlos III la instauró "como expresión de júbilo por la recuperación de Menorca del poder de los ingleses". Don Juan Carlos quiso recuperar esta tradición al comienzo de su reinado y, desde entonces, en el día de la Epifanía del Señor recibe en el Palacio Real a los representantes de los Ejércitos para transmitirles su felicitación por el nuevo año. Los actos de la Pascua Militar de 2006 se iniciaron pocos minutos después del mediodía con la llegada de los Reyes y del Prín-

H. GICQUEL

Don Juan Carlos y Doña Sofía escuchan el Himno Nacional a su llegada al palacio, donde fueron recibidos por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero y los ministros de Defensa, José Bono, y del Interior, José Antonio Alonso.

El Rey pasa revista a la agrupación de la Guardia Real que le rindió honores en el patio de la Armería. H. GICQUEL

cipe de Asturias a la entrada del palacio, donde fueron recibidos por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, los ministros de Defensa, José Bono, y del Interior, José Antonio Alonso, y el jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), general de ejército Félix Sanz. Tras la interpretación del Himno Nacional y la salva de veintiún cañonazos, Don Juan Carlos pasó revista al Grupo de Honores de la Guardia Real y, tras acceder al palacio, Sus Majestades recibieron el saludo de las distintas comisiones. La del Ministerio de Defensa, encabezada por el JEMAD, estuvo precedida por el secretario de Estado de Defensa, Francisco Pardo, el secretario de Estado director del Centro Nacional de Inteligencia (CNI), José Alberto Saiz Cortés, el secretario general de Política de Defensa, almirante general Francisco Torrente, el subsecretario de Defensa, Justo Zambrana y la secretaria general del CNI, Esperanza Casteleiro.

Seguidamente, cumplimentaron a Sus Majestades representantes de las Reales y Militares Ordenes de San Fernando y San Hermenegildo –presididas por su Gran Canciller, el general de ejército José Rodrigo–; del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, con sus respectivos jefes de Estado Mayor al frente: general de Ejército José Antonio García González (JEME), almirante general Sebastián Zaragoza Soto (AJEMA) y general del Aire Francisco José García de la Vega (JEMA); Guardia Civil, con el director general del Cuerpo, teniente general Carlos Gómez Arruche, al frente, y de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas, presidida por el teniente general Agustín Muñoz–Grandes. Las citadas autoridades y comisiones se desplazaron al Salón del Trono,

H. GICQUEL

El ministro de Defensa, José Bono, trasladó a la Familia Real la felicitación de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil por el nuevo año.

H. GICQUEL

En el Salón del Trono, el Rey ofreció su tradicional mensaje a las diferentes representaciones de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil reunidas en el palacio con motivo de la Pascua Militar.

donde el Rey impuso diversas condecoraciones a diecinueve miembros de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil. A continuación, inició su discurso el ministro de Defensa.

TREINTA AÑOS DE REINADO

José Bono recordó la reciente celebración del trigésimo aniversario de la coronación del Rey y felicitó a Don Juan Carlos por su relevante papel en estos años, "en los que, por primera vez, la libertad no ha sido un paréntesis efímero. Sin la Constitución y sin Vuestra Majestad –añadió el ministro de Defensa– no podría explicarse lo que hemos conseguido". Bono resaltó la actuación "leal y disciplinada" de las Fuerzas Armadas en el asentamiento de la libertad conseguida, y mostró su convencimiento de que "quienes en el afán de crear tensiones pretendieran comparar la España actual con la de cualquiera de las épocas de historia fraticida, no sólo errarían en el juicio, sino que se pondrían decididamente fuera de la realidad y de la historia".

Entre las principales actuaciones del Ministerio en el año transcurrido, el ministro destacó la aprobación de la Ley de Defensa Nacional, que ha supuesto "un paso de gigante para que los militares sientan el respaldo de los españoles". Con la nueva Ley, el Parlamento debe autorizar "con su voto, y no solo con su opinión", las misiones en el exterior. "Nunca más –subrayó Bono– los soldados de España irán a guerras o conflictos donde los españoles no quieran que vayan". En relación con la nueva Ley de Tropa y Marinería que el Congreso de los Diputados aprobó, "sin ningún voto en contra", el pasado 21 de diciembre, el ministro aseguró que "ahora, serán profesionales no solo los generales, jefes, oficiales y suboficiales, sino que también lo serán los soldados y marineros".

José Bono destacó las misiones de paz y humanitarias desarrolladas en Bosnia, Kosovo, Afganistán, Haití, Indonesia y Pakistán, y tuvo un recuerdo "emocionado y agradecido" para los 17 militares que fallecieron el pasado agosto en accidente de helicóptero en Afganistán. "Actualmente –dijo–, hay 2.509 soldados cumpliendo misiones en el exterior. Son menos de los autorizados por el Gobierno, y bastantes menos de los que hubo durante la presencia en Irak. Concretamente 1.200 menos que en octubre de 2003", precisó. "Hoy –dijo– no tenemos soldados en países que tienen pozos petrolíferos ni riquezas de las que aprovecharse. Haití y Afganistán son las zonas más pobres del mundo". El ministro anunció que, a propuesta de los Ejércitos, se otorgarán condecoraciones con distintivo rojo a los soldados que lucharon en la guerra de Irak. "Cuantos fueron donde les mandó el Gobierno –señaló Bono– y murieron o fueron heridos en combate merecen reconocimiento especial".

El incremento presupuestario para la defensa –"el mayor en los últimos diez años"–, la participación en las fuerzas de respuesta y permanentes de la OTAN y los compromisos en el ámbito de la Unión Europea, con la

H. GICQUEL

Sus Majestades reciben el saludo del JEMAD, general del Ejército Félix Sanz.

creación de los Grupos de Combate y de la Gendarmería Europea, fueron otros aspectos mencionados por José Bono antes de pasar a exponer los principales retos del Ministerio para el nuevo año.

Entre los proyectos para el nuevo año, el ministro se refirió, en primer lugar, al proceso de transformación de las Fuerzas Armadas, y anunció que "pronto verá la luz una iniciativa que expresará claramente cuál es la dimensión que consideramos necesaria para que nuestros Ejércitos puedan desarrollar eficazmente sus misiones". Según explicó, los cambios previstos reforzarán el papel de las Fuerzas Armadas en sus cometidos de vigilancia y protección de los espacios de soberanía, el apoyo a las Fuerzas de Seguridad contra el terrorismo, las actuaciones en casos de emergencia, la participación en las fuerzas aliadas permanentes así como las operaciones de paz y ayuda humanitaria.

En relación con la elaboración de la nueva Ley de la Carrera Militar, Bono anunció el proyecto de creación de la Universidad Nacional de la Defensa "en la que, teniendo muy presente la finalidad de formar militares, todos los oficiales obtengan una titulación universitaria del sistema educativo general". El ministro explicó que "el acceso a la condición de soldado y los estudios universitarios constituirán las dos grandes vías de acceso a la condición militar. Su combinación y el establecimiento de una escala única de oficiales permitirán lo que hoy es prácticamente imposible: que un soldado pueda llegar a ser general".

La competencia y la preparación serán determinantes en la nueva estructura de cuerpos y escalas que determinará la mencionada Ley. "La antigüedad seguirá siendo un grado –aseguró Bono–, pero para los ascensos a cada empleo se valorará sobre todo el mérito y la capacidad". El Ministerio de Defensa también impulsará este año una Ley que regule el ejercicio de los derechos fundamentales de los militares. "Para todo ello –dijo el ministro– buscaremos el consenso de la sociedad y de los partidos políticos".

H. GICQUEL

El general Lens del Ejército del Aire en el momento de cumplimentar a los Reyes.

PALABRAS DEL REY

Al hacer balance de los años transcurridos desde su acceso al Trono, Don Juan Carlos subrayó el homenaje que merece el pueblo español "por su responsabilidad, generosidad, sacrificios y por su continuado esfuerzo en la construcción de la España de hoy". "Esas virtudes –añadió–, la altura de miras y el espíritu de reconciliación, concordia, consenso y superación plasmados en nuestra Constitución, el respeto a sus reglas, valores y principios, nos han permitido hacer de España una nación democrática, unida, cada vez más moderna, justa y solidaria, plenamente incorporada al lugar que le corresponde en el concierto internacional". El Rey también mencionó la reciente celebración del 50 aniversario de su ingreso en las distintas Academia Militares y recordó los valores y principios que aprendió en su

H. GICQUEL

El general del aire Francisco José García de la Vega (JEMA) presidía la comisión del Ejército del Aire que cumplimentó a los Reyes y los Príncipes de Asturias.

H. GICQUEL

Sus Majestades reciben el saludo de representantes de Militares de Empleo de Tropa Profesional (METP) del Ejército del Aire.

etapa de cadete. Las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil son, dijo, "un ejemplo para todos, por su profundo amor a España, su espíritu de sacrificio, lealtad a nuestro marco constitucional y respeto a nuestros símbolos y tradiciones". En relación con las visitas que, tanto Él como el Príncipe de Asturias, efectuaron a lo largo del pasado año a diferentes Unidades militares, el Rey aseguró que, durante las mismas, "hemos podido constatar la gran calidad humana y preparación profesional de nuestras Fuerzas Armadas que han permitido avanzar en el proceso de transformación en el que están inmersas, incrementando su capacidad expedicionaria como elemento relevante de la acción exterior de nuestra Nación".

H. GICQUEL

El general de brigada Manuel Mestre saluda al Príncipe de Asturias.

Las misiones fuera de nuestras fronteras fueron también destacadas en el discurso del Monarca, quien aseguró que los militares españoles "aportan su profesionalidad y saber hacer a otros pueblos necesitados, contribuyen a la recuperación de su estabilidad, ayudan al mantenimiento de la paz y proporcionan ayuda humanitaria en lugares marcados por conflictos armados y catástrofes naturales".

Más adelante, Don Juan Carlos recordó a las víctimas de la "abominable e inaceptable sinrazón terrorista". El Rey indicó la necesidad de que se apliquen "todos los instrumentos del Estado de Derecho, de la Justicia, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de la cooperación internacional" para acabar con el terrorismo. Seguidamente, reiteró su "más firme compromiso y profunda vocación de servicio", así como su "afán por promover cuanto nos une, por aunar esfuerzos en esa dirección, desde el amor a España, la lealtad y el respeto a nuestra Constitución". Finalmente, Don Juan Carlos manifestó su "fe en el futuro de España, en lo mucho que unidos podemos seguir avanzando. Ningún esfuerzo sobra –afirmó– cuando se trata de España y de los españoles". ■

*La **Alianza Atlántica** en el mundo*

La proyección de la OTAN se hace global

Federico Yaniz Velasco
General de Aviación

El papel de la OTAN ha evolucionado en los últimos años de forma continúa y transparente. Cuando en la Cumbre de Bruselas en 1994 se lanzó oficialmente la Asociación para la Paz (APP), ya se había recorrido un cierto camino en la adaptación de la Alianza a la situación estratégica creada tras la desaparición del pacto de Varsovia y el fin de la Guerra Fría. Sin embargo, los éxitos de la iniciativa hacia los países del antiguo pacto y los logros del más difícil Diálogo Mediterráneo, lanzado también en la misma cumbre, marcaron la dirección a seguir en los siguientes años. En la misma línea se enmarcan las relaciones especiales con Rusia y Ucrania que han avanzado también de forma impresionante a lo largo de los últimos años, como hemos recogido puntualmente en Panorama. En paralelo con las múltiples actividades de las iniciativas aliadas de cooperación, las relaciones con otros países han ido creciendo en número y calidad.

La tendencia ha tenido un punto de inflexión en el año 2005 en el que la Alianza ha jugado un papel relevante en muchas partes del mundo. La percepción, cada vez más amplia, es que la Alianza se ha convertido en un "jugador" significativo en la política mundial. Sea o no sea real esa percepción, lo cierto es que durante el año 2005 se han incrementado los efectivos que bajo el mando de la OTAN se han desplegado hasta lugares tan distantes entre sí como Pakistán y los Estados Unidos. Por otra parte, es muy significativo el número de visitas al Cuartel General de Bruselas y a otras instalaciones aliadas por parte de autoridades de países que no son ni aliados ni socios y los viajes a algunos de esos países del Secretario General en 2005. Este interés no es nuevo y ya en mis primeros meses de estar al frente de la División de Cooperación y Seguridad Regional del Estado Mayor Internacional recibí en mi despacho autoridades militares de países como Japón, Australia y la República Popular China por citar sólo tres países significativos. En cualquier caso, lo cierto es que el interés por la Alianza es creciente en el mundo y por ello el Secretario General visitó el pasado año Nueva Zelanda del 29 al 31 de marzo, Australia del 31 de marzo al 2 de abril y Japón del 3 al 5 de abril. En todos estos países se entrevistó con los primeros ministros, con los ministros de Asuntos Exteriores y Defensa e impartió conferencias en

El general Kyrychenko, jefe del E.M. general de Ucrania, el general Shkidchenko y el general Henault, presidente del Comité Militar, antes de la reunión del Comité Militar más Ucrania. 15 de noviembre de 2005.

importantes instituciones académicas. Otra visita significativa es la que el Secretario General realizó, del 18 al 21 de septiembre, a las Naciones Unidas con ocasión de la sesión anual de la Asamblea General. En Nueva York se entrevistó con el Sr. Kofi Annan, y con otros dignatarios entre los cuales destaca el Representante Especial del SG para Sudán. También creo interesante destacar que el general Hajime Massaki, Presidente del Consejo del Estado Mayor Conjunto del Japón, visitó la sede de la Alianza el pasado 26 de mayo donde se entrevistó con el Presidente del Comité Militar y con el Secretario General adjunto. Esta visita es otra prueba del interés japonés por la OTAN a la luz de la aprobación por el gobierno nipón en diciembre de 2004 de la Directiva sobre el Programa de Defensa Nacional para 2005 en adelante. Este plan contempla la mejora de las capacidades operativas conjuntas de las Fuerzas de Auto-Defensa japonesas (JSDF) y su participación en actividades internacionales de cooperación. El ministro de AA. EE. de la República de Corea, Sr. Ki-Moon Ban, visitó el CG de la OTAN en Bruselas el 2 de diciembre de 2005 donde asistió a una reunión del CAN y se entrevistó con el SG de la Alianza. La visita del Sr. Ki-Moon Ban confirma la tendencia de todo el año 2005.

La situación se puede considerar halagadora pero supone un evidente reto. Es preciso un planteamiento serio y responsable a ese interés por la Alianza que tenga en cuenta las múltiples facetas y posibles aristas de una presencia cada vez más global. La ayuda de la OTAN a Pakistán, a petición de ese país, ha servido para abrir los ojos ante las dificultades de una misión que aún siendo puramente humanitaria mostró una complejidad extraordinaria para su realización. En paralelo con la Transformación de la Alianza es preciso tomar decisiones para regular las relaciones con terceros países (ni miembros ni socios). La revisión del Concepto Estratégico es para algunos una necesidad que debe cubrir en profundidad estos aspectos y en general las nuevas y algunas ya no tan nuevas misiones de la OTAN. El vigente Concepto Estratégico fue aprobado por el Consejo del Atlántico Norte en sesión de jefes de estado y/o gobierno celebrado en Washington en abril de 1999. En el artículo 31 del citado documento ya se contemplaba el apoyo a las Naciones Unidas y a la OSCE ofreciendo la posible participación de fuerzas aliadas en operaciones de mantenimiento

El presidente del Comité Militar con el jefe del Estado Mayor de Argelia en los preliminares de la reunión del Comité Militar más los países del Diálogo Mediterráneo. 15 de noviembre de 2005.

Vista general de la 17º reunión del Comité Militar de la Asociación Euro-atlántica a nivel de jefes de Estado Mayor. 15 de noviembre de 2005.

de la paz u otras bajo la autoridad del Consejo de Seguridad o que fuesen responsabilidad de la citada OSCE. El excelente Concepto Estratégico de 1999 puede todavía servir de base doctrinal a las actividades de la OTAN en los comienzos del tercer milenio de la era cristiana. Sin embargo, la virulencia y extensión del fenómeno terrorista, la demanda de participación en operaciones humanitarias, las relaciones con la Unión Europea y con terceros países y el reparto de las cargas en las operaciones aliadas son ejemplos de algunos asuntos que quizás deban ser tratados en profundidad en un nuevo Concepto Estratégico.

LA ALIANZA Y LA LUCHA CONTRA EL TERRORISMO

En muchos casos, el papel de la OTAN en la lucha contra el terrorismo no es conocido adecuadamente, percibiéndose como algo que no se traduce en acciones concretas. Los artículos 20, 21, 22, 23 y 24 del vigente Concepto Estratégico están dedicados a "Riesgos y retos a la Seguridad". En ellos se reconoce la existencia de diversos riesgos para la Alianza. Sin embargo, los "actos de terrorismo" sólo se mencionan una vez en el artículo 24. Los salvajes ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y Washington empujaron no sólo a los Estados Unidos sino también a la Alianza Atlántica en su conjunto a tomar como prioridad la lucha contra el terrorismo. Testigo directo de las decisiones tomadas en Bruselas, puedo afirmar que el ambiente que se respiró en el Cuartel General de la OTAN fue emocionante. Emocionante y eficaz pues en breves horas se reunió el CAN y posteriormente lo hicieron todos los comités relevantes para adoptar decisiones o desarrollar éstas según los casos. Menos de 24 horas después de los ataques, la OTAN invocó por primera vez el artículo 5 del Tratado de Washington -su cláusula de defensa colectiva- declarándose que los ataques lo eran contra todos los miembros de la OTAN. Como es conocido la Alianza desplegó consecuentemente aviones AWACS en apoyo a los Estados Unidos (operación "Eagle Assist" de mediados de octubre de 2001 a mediados de mayo de 2002). Otro ejemplo de la sensación de excepcionalidad que reinaba en la sede de la OTAN fue la convocatoria, por primera vez simultáneamente, a todos los embajadores en Bruselas de los países no aliados participantes en el Diálogo Mediterráneo para reunirse con el Consejo. La reunión celebrada el 23 de octubre de 2001 constituyó un éxito al expresar todos los participantes su condena sin paliativos a los ataques terroristas y su disposición a colaborar con la Alianza en la lucha contra esa plaga. En ese momento algunos países aliados percibieron de manera clara la importancia de un Diálogo que pese a haberse lanzado en 1994 avanzaba muy lentamente en la consecución de sus objetivos.

Desde los ataques de 2001, la OTAN ha estado involucrada en una campaña contra el terrorismo tanto en el frente civil como en el militar. Cuando hablamos de las operaciones de la Alianza (ver Panorama, septiembre 2005) hay que reconocer que las que se desarrollan en Afganistán, los Balcanes y el Mediterráneo o bien están directamente dirigidas a evitar

el terrorismo, como en el caso de "Active Endeavour" o contribuyen indirectamente a evitar su expansión. Por otra parte, los países aliados han tomado una serie de medidas encaminadas a proteger a sus habitantes y a sus territorios contra los ataques terroristas. Para mantener una lucha efectiva contra el terrorismo se necesita una cooperación multifacética. En concreto, las respuestas de los sistemas de emergencia ante potenciales ataques terroristas exigen mejoras constantes. Entre las mejoras a implantar destacan aquellas relacionadas con la forma en que se estructura la cooperación internacional, incluyendo la que debe existir entre la OTAN y otras organizaciones internacionales. En ese marco, el ejercicio denominado "Joint Assistance 2005" tenía por objeto estudiar cómo se puede organizar la lucha contra las devastaciones producidas por un ataque terrorista utilizando un agente químico. "Joint Assistance 2005" se desarrolló en el Centro de entrenamiento de la APP de Yavoriv, Ucrania, del 9 al 13 de octubre de 2005 y en él se simulaba un ataque terrorista usando un agente químico. El ejercicio fue planeado conjuntamente por Ucrania, la organización para la prohibición de armas químicas y el Centro Euro-atlántico de coordinación de respuestas a desastres (EADRCC), mencionado en recientes "Panoramas" por su liderazgo en la preparación del socorro a varios países con ocasión de inundaciones. Durante la realización del ejercicio se practicó el reconocimiento de agentes químicos, evacuación temporal de la población, suministro de apoyos a los afectados y atención médica a las personas. La participación de más de 300 especialistas de Ucrania y aproximadamente 450 de once países del Consejo de Asociación Euro-atlántico da una idea de la importancia de una actividad que sirvió para preparar a los cuadros directivos y al personal de rescate a enfrentarse a las consecuencias de un ataque terrorista. Este ejercicio fue el sexto dirigido por el EADRCC habiéndose desarrollado los anteriores en Ucrania, la Federación Rusa, Croacia, Rumania y Uzbekistán.

El papel central en la lucha contra el terrorismo lo tiene en la OTAN el CAN que, como principal órgano de decisión, determina las líneas maestras sobre la participación de la Alianza en la lucha contra el terrorismo. Los aspectos específicos de esa participación se desarrollan a través de los órganos pertinentes. Existen dos documentos de gran relevancia en el aspecto doctrinal sobre el tema: El Concepto Militar para la Defensa contra el terrorismo y el Plan de Acción de la Asociación para la Paz contra el terrorismo. En el primero se señalan las ideas principales sobre como afrontar la lacra del terrorismo desde el punto de vista militar llegando a unas conclusiones de gran interés:

- La OTAN y sus miembros afrontan una amenaza real del terrorismo y para contrarrestar este riesgo el tiempo será un factor crítico.
- Las naciones tienen la responsabilidad primaria de defender su población e infraestructuras; la OTAN debería estar preparada para completar los esfuerzos de las naciones.
- Existen cuatro tipos de actuaciones militares de la OTAN para la defensa contra el terrorismo: antiterrorismo; actuaciones para afrontar las consecuencias; contraterrorismo; y cooperación militar.
- La Alianza necesita estar preparada para realizar operaciones militares en las que se enfrente a grupos terroristas y sus capacidades, cómo y cuando sea requerida, según sea decidido por el Consejo del Atlántico Norte.

El Plan de Acción de la APP contra el terrorismo, señala las líneas maestras de la participación conjunta de los países, aliados y socios, contra la común amenaza terrorista. La OTAN está también enfrentándose al terrorismo con la tecnología. En efecto, la Alianza está desarrollando nuevas y avanzadas tecnologías para proteger a sus tropas y al personal civil contra ataques terroristas. El programa de trabajo de "Defensa contra el terrorismo" o programa DAT (Defence against terrorism) concentra sus actividades en diez áreas en las cuales se cree que la tecnología puede contribuir a esa lucha. Las tecnologías están encaminadas a proteger los tipos de ataques realizados por los terroristas, tales como ataques suicidas con artefactos explosivos improvisados y ataques con cohetes contra aviones y helicópteros.

En los párrafos anteriores se han

Reunión de trabajo con oficiales del Estado Mayor austriaco. Viena, 15 de marzo de 2004.

presentado algunas de las muchas actividades con que la OTAN lucha cada día contra el terrorismo. Sin embargo, desde el punto de vista humano no conviene olvidar la expresión de la solidaridad con las victimas de los ataques terroristas y la condena a esos ataques por parte del Consejo del Atlántico Norte y del Secretario General. El diez de noviembre pasado, el Sr. Jaap de Hoop Schefer además de condenar el atentado ocurrido en Jordania el día anterior y ofrecer sus condolencias al rey Abdullah, señaló que la OTAN continuará trabajando con Jordania y toda la comunidad internacional para combatir la lacra del terrorismo. La posición de la Alianza en la lucha contra el terrorismo está clara, los detalles de cómo se plasma esa lucha en cada caso concreto tienen que ser acordados por consenso por las naciones aliadas en el Consejo del Atlántico Norte.

UNA FUERZA SIEMPRE LISTA

Poseer una fuerza lista para responder a las necesidades de los países aliados en el momento actual es quizás el mayor reto de la Alianza desde el punto de vista militar y constituye condición esencial para mantener su prestigio y capacidad de proyección. La OTAN está poniendo en práctica una serie de medidas para mejorar la capacidad de despliegue y uso de sus fuerzas. Estas medidas están encaminadas a asegurar que la Alianza puede cumplir con sus compromisos operativos presentes y futuros y combatir a las nuevas amenazas como el terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva. Esto es especialmente importante cuando la OTAN está asumiendo nuevas misiones en áreas tan alejadas como Afganistán. Estas nuevas misiones exigen fuerzas que puedan llegar más lejos, más rápidamente y que puedan permanecer sobre el terreno más tiempo. Todo ello siendo capaces de realizar las operaciones más difíciles que puedan darse. Para lograrlo la Alianza está revisando sus procesos de planeamiento de defensa y operativo e implementando un paquete de proyectos lanzados en la Cumbre de Praga de 2002. En esa línea se ha creado la Fuerza de Respuesta OTAN (NRF) y se ha aligerado la Estructura de Mando. La Iniciativa de Capacidades de Defensa (DCI) y la Iniciativa sobre Armas de Destrucción Masiva se lanzaron en la Cumbre de Washington de 1999. La DCI identificó 58 áreas en las que se habían producido carencias. En la Cumbre de Praga se reorientó la DCI adaptándose una aproximación con tres líneas de acción: el lanzamiento del Compromiso de Capacidades de Praga, la creación de la NRF y el aligeramiento de la Estructura de Mando. También se adoptó en Praga el Concepto Militar para la Defensa contra el terrorismo y se inició un nuevo estudio sobre Defensa de misiles. El Comité de Análisis de la Defensa (DRC) es responsable de adecuar el proceso de planeamiento de defensa y el Mando de Transformación tiene como misión la transformación de las capacidades militares de la Alianza.

El lanzamiento de la idea de una Fuerza de Respuesta OTAN en el año 2002 pareció una solución a muchos problemas de planeamiento operativo y de generación de fuerzas. En efecto, los responsables de planear operaciones iban a poder contar con una fuerza siempre disponible para situaciones de emergencia. Para todos estaba claro que el desarrollo de la idea no iba a ser fácil y ninguno imaginaba que el primer uso real de componentes de la NRF sería en una operación de carácter humanitario en Pakistán. La NRF es una fuerza en alto estado de alistamiento y tecnológicamente avanzada formada de componentes de élite terrestres, aéreos, marítimos y de fuerzas especiales que la Alianza puede desplegar rápidamente cuando sea necesario. Es capaz de ejecutar misiones en todo el mundo abarcando todo el espectro de operaciones posibles. Estas incluyen evacuaciones, administración de desastres, contraterrorismo, y la actuación como una fuerza de entrada inicial para fuerzas de mayor entidad. En el presente la NRF tiene cerca de 17.000 efectivos. Está previsto que alcance su capacidad operativa final en octubre de 2006, cuando disponga unos 25.000 hombres y mujeres. A partir de entonces será capaz de iniciar sus despliegues con cinco días de preaviso y será autosuficiente en operaciones que duren hasta 30 días y durante más tiempo si las fuerzas son reabastecidas. Además de dar a la OTAN la capacidad de respuesta rápida en varios tipos de crisis en cualquier parte del mundo, el proceso de la creación de la fuerza está siendo el motor de la transformación de la Alianza. La autorización política para utilizar la NRF será dada en cada caso por el Consejo del Atlántico Norte como resultado de una decisión consensuada como es siempre el caso en

El ministro de Asuntos Exteriores de la República de Corea, Li Ki-Moon Bau visitó el Cuartel General de la OTAN en 2 de diciembre de 2005. En la foto con el secretario general de la OTAN.

La división C&RS del EMI apoya a los países socios de la Asociación para la Paz, el Diálogo Mediterráneo y la Iniciativa de Cooperación de Estambul. Abril 2002.

las decisiones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

EL PRIMER PASO: LAS INICIATIVAS DE COOPERACIÓN

Aunque en Panorama se cubren mes a mes los progresos y dificultades de las iniciativas de cooperación, es de justicia señalar la importancia fundamental que esas iniciativas han tenido al considerar la proyección global de la Alianza. La mano que se extendió a tantos países en 1994 fue un gesto que cambió para muchos la percepción de la OTAN como un coto cerrado y secreto en el que los planes defensivos constituían la única razón de su existencia. La Asociación para la Paz (APP) está principalmente orientada a la cooperación en temas de Defensa y el aspecto operativo de la APP está encaminado a reforzar la estabilidad y reducir los riesgos. Desde que se creó en 1994 se han unido a la APP 30 países de los que 10 pasaron en dos grupos a convertirse en miembros de la Alianza. La tarea principal de la APP es mejorar la habilidad de los participantes para actuar de forma concertada con los aliados. A través de diversos mecanismos ayuda a los socios a actuar conjuntamente con las fuerzas de la OTAN. La contribución esencial de la APP es asegurar un diálogo entre la OTAN y cada participante o socio. Las herramientas usadas son diversas destacando el Plan de Asociación Individual (IPP) de carácter bienal y establecido entre cada país y la OTAN y el Proceso de Planeamiento y Análisis (PARP). En el aspecto operativo el Concepto de Capacidades Operativas (OCC) sirve para ayudar a los socios a alcanzar los niveles operativos de las fuerzas aliadas. El Marco Político-Militar (PMF) permite a los socios participar en las consultas políticas y en la toma de decisiones así como en el planeamiento operativo y en la generación de fuerzas para las operaciones APP lideradas por la OTAN. Existen también proyectos conjuntos financiados por uno o más países aliados (APP "trust fund") que permiten a los socios sufragar los costes de la destrucción de munición en mal estado, minas y otros materiales peligrosos. La APP con más de diez años de existencia es una asociación con mecanismos bien probados que atiende no sólo las necesidades de los socios que desean unirse a la Alianza sino también a aquellos otros que sin tener ese objetivo desean mantener una relación estrecha y reglada con ella. Para los países que han sido admitidos como candidatos a ser futuros miembros (Albania, Croacia y Macedonia) existen planes especializados como el Plan de Acción para ser miembros (MAP) que les apoya en la difícil tarea de acomodar sus estructuras, niveles de alistamientos, etc a las de los aliados.

Sin entrar en los detalles de los mecanismos existentes para llevar adelante las especiales relaciones de la OTAN con Rusia y Ucrania es preciso señalar que en el año 2005 esas relaciones han avanzado de forma muy positiva. Sin olvidar que ambos países son también socios de la APP, es preciso reconocer el acierto de mantener con ellos una relación especial

en el marco de la Comisión OTAN-Ucrania (NUC) y del Consejo OTAN-Rusia (NRC). En el aspecto militar la celebración el 15 de marzo pasado del NRC-MR (Consejo OTAN-Rusia-Representantes militares) constituye un hito de gran significado que ha marcado un antes y un después en la colaboración militar entre Rusia y la Alianza. Respecto a Ucrania, en los últimos meses de 2005 se ha visto una intensificación en el intercambio de visitas que culminó con la celebración de la reunión de la NUC en Kiev el pasado octubre. Es de prever que este incremento de intercambios transcienda lo puramente protocolario.

El Diálogo Mediterráneo (DM) y la Iniciativa de Cooperación de Estambul (ICI) son dos muestras de la preocupación de la Alianza por proyectar estabilidad en dos regiones de excepcional importancia estratégica. Lanzadas con diez años de diferencia se han enfrentado en 2005 a retos diferentes pero en ambos casos decisivos. El DM ha alcanzado su mayoría de edad tras diez años de existencia y avances significativos, pero no suficientes, en la cooperación entre los aliados y los otros países del Diálogo. Por su parte la ICI tras un titubeante nacimiento va tomando forma y perfilándose en su verdadera dimensión. En el CG de la OTAN se reciben visitas de delegaciones de los distintos estados del Consejo de Cooperación del Golfo interesándose por la Alianza y por las posibilidades que ofrece la Iniciativa para esos países. Un ejemplo del esfuerzo realizado para lanzar la ICI, fue la conferencia internacional que se celebró en el Colegio de Defensa de la OTAN el 18 de marzo de 2005. La conferencia desarrollada en la sede del Colegio en Roma trató de: "La OTAN y la región ampliada del Oriente Medio". El Secretario General presidió las sesiones de la conferencia a la que asistieron los embajadores aliados ante el Consejo del Atlántico Norte, numerosas autoridades procedentes de los países del Consejo de Cooperación del Golfo (GCC), representantes de ONGs y estudiosos de diversos países. El Sr. Jaap de Hoop Scheffer impartió la lección magistral en la que destacó que el principal objetivo de la ICI sería promover la seguridad y la estabilidad. El SG destacó el concepto de copropiedad de la Iniciativa por parte de todos los países que participen en ella y su complementariedad con el trabajo de otras organizaciones como el GCC. El Sr. de Jaap de Hoop Scheffer terminó con observaciones sobre su esperanza de una resolución del conflicto del Oriente Medio y el posible comienzo de ciertos contactos entre la Alianza y representantes de las autoridades palestinas. La conferencia continuó con dos paneles. El primero, sobre "Retos a la seguridad en el Oriente Medio ampliado", tuvo como ponente al Príncipe heredero de Bahrein. El segundo, sobre "El futuro papel de la OTAN en el Oriente Medio ampliado", tuvo como ponente al Sr. Lellouche, Presidente de la Asamblea Parlamentaria de la Alianza Atlántica. Reuniones como la de Roma, las visitas del Secretario y del Vicesecretario General a todos los países del DM y a algunos del ICI, así como el aumento del número de actividades en el marco del DM son anuncio de un brillante futuro. Creo que se puede afirmar sin duda que el Diálogo Mediterráneo ha entrado en una nueva y decisiva etapa. Por su parte, la Iniciativa de Cooperación de Estambul continuará avanzado en los próximos años.

El ministro de Asuntos Exteriores de Ucrania, Sr. Zarasyuk durante la reunión de la Comisión OTAN-Ucrania el día 8 de diciembre de 2005.

Las reuniones de consulta sobre el programa militar del Diálogo Mediterráneo terminan con un almuerzo de trabajo. 12 de septiembre de 2003.

ALGUNAS IDEAS PARA CONCLUIR

Al recordar el año 2005 creo que es obligado expresar mi satisfacción y agradecimiento por haber tenido la oportunidad de haber estado destinado como jefe de División en el Cuartel General de la OTAN en Bruselas. Elegido por el Comité Militar para ocupar el puesto en marzo de 2001, mi paso por la jefatura de la División de Cooperación y Seguridad Regional (C&RS) del Estado Mayor Internacional ha sido para mí una experiencia imborrable. Desde el día 1 de junio de 2001 hasta el último día de mayo de 2005 tuve la responsabilidad de dirigir una división con una misión apasionante. En efecto, el objetivo fundamental de la división C&RS era y es extender la mano a las naciones participantes en las distintas iniciativas de cooperación de la OTAN y ofrecerles colaboración en el campo militar para favorecer la interoperabilidad de sus fuerzas con las de los países miembros de la Alianza. La OTAN se entiende mejor trabajando con los países socios y comprobando el respeto que sienten hacia una organización defensiva que ha sido capaz de adaptarse a la situación actual y se ha convertido así en un factor esencial de estabilidad en el agitado mundo de hoy ayudando a construir la paz y combatiendo el terrorismo.

Durante el año 2005 el ritmo de actividades en el Cuartel General de la OTAN fue realmente frenético. A las habituales actividades y reuniones hay que sumar muchas de carácter extraordinario. La visita del Presidente Bush el día 22 de febrero dio lugar a la celebración de una Cumbre del NAC con todo lo que lleva aparejado. La visita del Comité Militar a Moscú en marzo y la del Consejo a Kiev en octubre, necesitaron también una preparación minuciosa. Por otra parte, el lanzamiento de la ICI y el incremento de las relaciones con Ucrania y con los países del DM han supuesto la celebración de reuniones extraordinarias a todos los niveles. A lo anterior hay que añadir el esfuerzo extraordinario que han supuesto las numerosas misiones humanitarias realizadas en el año. En lo que respecta a las autoridades militares hay que señalar la toma de posesión del nuevo Presidente del Comité Militar general Henault el 16 de junio pasado. Otro nombramiento importante fue la designación en octubre del general Smith, de la Fuerza Aérea de los EE.UU., como nuevo Comandante Supremo Aliado de Transformación. El general Smith se incorporó a su nuevo puesto el 10 de noviembre.

Las reuniones de los ministros de Asuntos Exteriores el día 8 de diciembre fueron las últimas de alto nivel celebradas en el 2005 en la sede de la OTAN. En la reunión del NAC se tomaron decisiones importantes que se reflejan en un largo Comunicado Final de 17 puntos que glosaré con detalle en un próximo Panorama. Sin embargo, mencionaré ahora algunas de las decisiones tomadas sobre Afganistán. Los ministros endosaron un plan que abre el camino a un papel más amplio de la Alianza en ese país. El plan operativo revisado para ISAF proporciona la directiva estratégica para un creciente apoyo de la OTAN al gobierno afgano para lograr la extensión de su autoridad e influencia por todo el país. La próxima fase de ese plan será la expansión de ISAF hacia el sur durante el presente año para cubrir otras seis provincias y el establecimiento de al menos 4 nuevos equipos provinciales de reconstrucción (PRT) que se sumaran a los 9 existentes. La citada expansión supondrá el despliegue adicional de 6000 efectivos, quedando ISAF con un total de unos 15000 hombres y mujeres.

Parece oportuno mencionar al final de este repaso por la intensa vida de nuestra Alianza, el acuerdo de los ministros de celebrar una próxima Cumbre en Riga, capital de Letonia, en noviembre de 2006. Dicha Cumbre será la número 19 de las celebradas por la Alianza Atlántica y se espera que esté enfocada en la transformación de la OTAN y en el señalamiento de sus metas para el futuro. Se viven tiempos de cambio y por ello es más que nunca conveniente una Cumbre que asegure la adaptación de la OTAN a las cambiantes necesidades y circunstancias de nuestro mundo. ■

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2005

Para el Ejército del Aire, el año 2005 ha supuesto profundizar en el proceso de transformación, iniciado en años anteriores, con el que busca convertirse en un Ejército de entidad reducida pero equilibrado, líder en la integración de los sistemas aéreos no tripulados y en la utilización de medios espaciales, plenamente expedicionario y permanentemente dispuesto y capaz de cumplir las misiones que se le ordenen en cualquier escenario. Todo ello, contando con un personal altamente cualificado y motivado, orgulloso de pertenecer a una Nación que exporta paz y estabilidad y a un Ejército de primera línea, al servicio de los intereses nacionales y de los ciudadanos.

Durante este año, se ha realizado un gran esfuerzo para hacer gala del carácter expedicionario intrínseco de la Fuerza Aérea, lo que se ha reflejado en las diversas operaciones realizadas en el exterior y en la continuidad de los importantes los programas de adquisición y modernización de material, que supondrán la espina dorsal del Ejército del Aire del futuro.

A continuación se reflejan las principales actividades realizadas y los hechos y circunstancias más relevantes que han marcado al Ejército del Aire durante el año 2005.

OPERACIONES

MISIONES EN EL EXTERIOR

En 2005, el Ejército del Aire ha contribuido activamente a cumplir el compromiso adquirido por nuestro país de exportar paz y seguridad allí donde sea necesario. Durante todo el año se han desarrollado las actividades del Destacamento MIZAR localizado en la Base Aérea de Manás (Kirguistán). Este destacamento, integrado por 55 personas de diferentes Unidades, dispone de un avión T-10 para cumplir con sus misiones de transporte aéreo táctico y aeroevacuación en apoyo de las tropas españolas desplegadas en el teatro de operaciones de Afganistán e integradas en la ISAF. Desde su activación, el destacamento ha realizado más de 2200 horas de vuelo, trasladando más de 11.000 pasajeros y 1400 toneladas de carga.

A partir del día 18 de mayo, España asumió el mando de la Base de Apoyo Avanzado de Herat.

A. CAÑAVERAS

ROBERTO GONZALEZ

A partir del día 18 de mayo, España asumió el mando de la Base de Apoyo Avanzado de Herat, desde la que se presta apoyo a las operaciones de los cuatro Equipos de Reconstrucción Provincial de la región oeste de Afganistán, siendo aspectos destacables las más de 850 horas de vuelo realizadas y las más de 2000 personas atendidas en su Hospital tipo "role 2", constituido sobre la base de las Unidades Médicas Aéreas de Apoyo al Despliegue de Torrejón y Zaragoza. En el recinto de la Base se han llegado a alojar hasta 1329 militares (890 españoles) durante el proceso electoral, siendo necesario resaltar la capacidad de trabajo en equipo y cooperación demostrada por los militares de los cinco países representados en ella (España, Italia, Bulgaria, Eslovenia y Lituania). Las instalaciones de la Base se encuentran en un proceso de continua evolución y mejora con el doble objetivo de aumentar las capacidades existentes así como la calidad de vida del personal allí desplegado.

El 43 Grupo ha realizado un total de 2841 horas de vuelo en misiones de extinción de incendios. S.M. el Rey visitó sus instalaciones el 17 de octubre.

Misiones dentro de territorio nacional

El Ejército del Aire, responsable principal de la vigilancia y el control del espacio aéreo español, además de desarrollar esta misión de forma permanente, organizó dispositivos especiales de seguridad para incrementar la seguridad aérea en determinadas zonas del territorio nacional durante la

A. CAÑAVERAS

Durante todo el año se han desarrollado las actividades del Destacamento MIZAR localizado en la Base Aérea de Manás (Kirguistán)

celebración de actos de especial relevancia como la Cumbre Euromediterránea de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea (UE) y países mediterráneos en Barcelona, la celebración de la Cumbre Iberoamericana en Salamanca, la "Cumbre sobre Democracia, Terrorismo y Seguridad" en Madrid y los Juegos del Mediterráneo en Almería. Estos dispositivos, dirigidos y coordinados por el Jefe del Mando Aéreo de Combate desde sus instalaciones de mando ubicadas en las Bases Aéreas de Torrejón y Zaragoza, contaron con la participación de medios aéreos del tipo C-14, C-15, E-25 y HD-19 del Ejército del Aire y de aviones E-3 AWACS de la OTAN. Asimismo, participaron en estos dispositivos tiradores de élite del EZAPAC, observadores terrestres del GRUMOCA y distintos medios del Ejército de Tierra y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Pero además de las misiones de policía del aire y de defensa aérea, como en años anteriores, el Ejército del Aire ha dedicado una parte importante

ALA 11

El Rey y el ministro de Defensa atendiendo a las explicaciones del personal del Ala 11.

de sus recursos en misiones fundamentales para contribuir a preservar la seguridad y el bienestar de los españoles.

En este sentido, el 43 Grupo ha desarrollado una intensa actividad en su lucha contraincendios desarrollando, desde el inicio del año hasta la desactivación de los últimos destacamentos el día 15 de octubre, un total de 2841 horas de vuelo en misiones de extinción de incendios, durante las que se efectuaron un total de 11.779 cargas de agua. Estas cifras suponen un incremento del 143% en horas de vuelo y del 294% en el número de cargas en relación con el año 2004.

Otras actividades que es preciso destacar en este área son las realizadas por el Servicio de Búsqueda y Salvamento, del que el Ejército del Aire es responsable dentro del espacio aéreo de responsabilidad española, llevándose a cabo también misiones de apoyo al salvamento marítimo y terrestre, las misiones de Vigilancia Aduanera desarrolladas en el marco del Convenio suscrito con el Ministerio de Economía y Hacienda, las de calibración de ayudas a la navegación aérea y la colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, ofreciendo protección y vigilancia, con medios terrestres y aéreos, a diversos objetivos de interés nacional o vías de comunicación.

MISIONES DE AYUDA HUMANITARIA

Especialmente relevantes son las misiones de ayuda humanitaria, realizadas por distintos medios del Ejército del Aire en colaboración con la Agencia Estatal de Cooperación Internacional, en cuyo desarrollo se ha transportado personal y carga a lugares tan diversos como Marruecos, Irán o Haití. En esta área es preciso destacar el esfuerzo realizado durante la operación "RESPUESTA SOLIDARIA", activada para prestar ayuda a la población del sudeste asiático tras las terribles consecuencias del maremoto del día 26 de diciembre de 2004. Aviones T-22, T-17 y T-10 realizaron vuelos a diversos países afectados para trasladar ayuda humanitaria y, con ella, el mensaje solidario de la sociedad española.

Dentro de esta misma operación, el día 10 de enero despegaron desde la Base Aérea de Getafe los componentes del Destacamento "SIRIUS", integrado por 80 personas y dotado con tres aviones T-19. Estos aviones llegaron a su destino en la Base Aérea de Pekanbaru (Indonesia) el día 14 de enero y alcanzaron la FOC (Full Operacional Capability) el día 18 de enero, fecha en la que se iniciaron las misiones de transporte de ayuda humanitaria, desarrolladas sin interrupción hasta la desactivación del destacamento.

Mención especial merecen las iniciativas personales promovidas por personal del Ejército del Aire integrado en los distintos destacamentos que operan fuera de nuestras fronteras. El apoyo prestado por los miembros del Destacamento MIZAR a distintos orfanatos de Kirguistán y el proporcionado por el personal de la FSB de Herat a colegios de esta localidad son buena prueba del esfuerzo realizado por este ejemplar personal que, no contento con limitarse con lo preciso de su deber, ha dedicado su tiempo y sus recursos personales para recabar ayuda humanitaria y trasladarla a los más necesitados.

Asimismo, a partir del día 22 de noviembre, el personal de sanidad desplegado en el hospital "role 2" de la Base de Herat empezó a prestar asistencia médica a la población civil fuera de las instalaciones de la Base, estableciéndose una Consulta en uno de los hospitales de la ciudad.

EJERCICIOS

El Ejército del Aire ha participado durante el pasado año en gran cantidad de ejercicios, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, orientados a proporcionar a sus unidades el marco ade-

J. C. FERRERA

Especial relevancia tienen las misiones de ayuda humanitaria, realizadas por distintos medios del Ejército del Aire en colaboración con la Agencia Estatal de Cooperación Internacional.

cuado para que puedan alcanzar el adiestramiento necesario para el cumplimiento de sus cometidos con garantías de éxito, y para profundizar en la cooperación con otras organizaciones de carácter militar y civil.

Durante los meses de febrero y marzo, aviones C-15, T-10 y T-17 participaron en el Ejercicio Battle Griffin 2005 en la Base Aérea de Orland (Noruega) con la finalidad de mejorar la experiencia en operaciones con clima extremadamente frío.

La primera activación de la NATO Response Force (NRF), el nuevo concepto OTAN de fuerzas de despliegue que ha sustituido al concepto anterior de Fuerzas de Reacción, se realizó en abril en las Islas Canarias con la participación de distintos medios aéreos del Ejército del Aire, entre los que se encontraban dos aviones T-21 del Ala 35, asignados a la NRF-4.

Durante ese mismo mes, en Lanzarote se desarrolló el Ejercicio CANASAR-05, coordinado y dirigido por el Servicio de Búsqueda y Salvamento del Ejército del Aire. Este ejercicio de rescate en medio acuático implicó a la práctica totalidad de organismos que intervendrían en un caso de emergencia real: SAR, Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, Gobierno de Canarias, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Cruz Roja, Protección Civil, AENA y ayuntamientos.

Durante el mes de mayo tuvo lugar en la Base Aérea de Villanubla el Ejercicio ST-NRF-05 que permitió extraer conclusiones válidas para operaciones futuras de la NRF en las áreas relacionadas con su despliegue y proyección. Asimismo, se evaluó la capacidad de despliegue en los casos de apoyos mínimos por parte de la nación anfitriona, manteniéndose la operatividad durante un largo periodo y realizándose las maniobras habituales de entrenamiento de las tripulaciones.

Durante los meses de mayo y junio aviones del Ala 14 participaron junto con aviones de otros diez países en el ejercicio de guerra electrónica "ELITE 05", durante el cual se produjo el accidente de un C-14 que se estrelló en una zona deshabitada próxima a la Base de Neuburg (Alemania).

Un avión T-21 intervino en el ejercicio Clean Hunter realizado en la Base Aérea de Wundsford (Alemania). Este ejercicio, en el que participaron 11 países y más de 250 aeronaves, fue el mayor ejercicio aéreo realizado durante el año 2005 por la OTAN.

Durante el mes de septiembre 125 personas, entre pilotos y personal de mantenimiento y de apoyo, junto con 4 aviones C-14 del Ala 14 y 4 aviones C-15 del Ala 15 fueron la representación del Ejército del Aire en el ejercicio NAM-05, organizado por la OTAN en la Base Aérea de Orland (Noruega). En total, este ejercicio contó con la participación de más de 100 aeronaves y unas 1500 personas.

Dentro de las actividades del Grupo Aéreo Europeo, correspondió al Ejército del Aire organizar el Ejercicio TOXIC TRIP, con la finalidad de llevar a cabo operaciones aéreas en un ambiente de amenaza NBQ. El ejercicio se realizó durante el mes de octubre en la Base Aérea de Zaragoza y contó con la participación de medios y representantes de las Fuerzas Aéreas de 19 países.

Durante el mes de noviembre, tuvo lugar en el Campo de Tiro de Médano de Loro (Huelva) la primera campaña de Tiro Superficie-Aire del Ejército del Aire. Para ello, la Escuadrilla de Artillería Antiaérea del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) destacó los elementos precisos del sistema de defensa de punto SPADA 2000, al objeto de realizar los lanzamientos previstos, que resultaron todo un éxito y que supusieron el inicio de una nueva etapa para el Ejército del Aire en este área.

SEGURIDAD

La finalidad de la Seguridad de Vuelo es potenciar al máximo la capacidad operativa de las Unidades Aéreas garantizando el cumplimiento de las misiones asignadas y evitando la pérdida de vidas humanas materiales. Entre las actividades desarrolladas en esta área es de destacar la evaluación realizada al Ala 37, que obtuvo un resultado altamente satisfactorio.

Asimismo, al objeto de estimular a todos los componentes del Ejército del Aire para que continúen con ese afán de constante superación en su quehacer diario, y para impulsar las tareas de prevención y seguridad en todas las actividades que realiza el Ejército del Aire, tanto las directamente relacionadas con las operaciones aéreas, de apoyo y de sostenimiento como las relacionadas con el manejo de armamento, se concedieron el Trofeo de Seguridad de Vuelo al Ala 31 y el Trofeo de Seguridad en el Manejo y Mantenimiento de las Armas de Fuego a la Academia General del Aire.

Sin embargo, durante el año 2005, el Ejército del Aire ha sufrido dos desgraciados accidentes mayores, en los que se han perdido la vida de un oficial piloto y dos víctimas civiles. Mención especial merecen también los diecisiete compañeros del Ejército de Tierra que perdieron la vida en accidente de helicóptero en agosto mientras se encontraban destacados en la Base de Herat en Afganistán.

En todo caso, con independencia de estas actividades, es fundamental que todos los componentes del Ejército del Aire estén concienciados de la importancia y trascendencia de sus actividades, únicamente así podremos controlar los riesgos que son inherentes a la realización de las operaciones militares y aéreas.

PLANES Y PROGRAMAS

El día 01 de febrero, EADS/CASA hizo entrega al Ejército del Aire del primer avión EF-18 modernizado fruto del programa MLU (Mid Life Update). Gracias a este programa, que refleja el tradicional espíritu de colaboración y entendimiento entre el Ejército del Aire y la industria aeronáutica nacional, los aviones C-15 mejorarán su capacidad de combate de precisión, su capacidad de integración en las redes tácticas de distribución de información y se aumentará considerablemente su potencial de horas de vuelo.

Por otro lado, continúa el programa de entrega de los EF-2000 Eurofighter, habiendo recibido el Ala 11 trece aviones. Dentro del programa de implantación de este novedoso sistema de armas, se ha desarrollado un programa de ensayos en vuelo en condiciones de extremo calor. Con este sistema de armas, ejemplo de cooperación internacional en el ámbito europeo y de simbiosis entre la industria y las Fuerzas Armadas, el Ejército del Aire entra en el siglo XXI con un sistema de armas de última generación que, por sus capacidades, prestaciones y posibilidades de expansión, es muy superior a la mayoría de los aviones de combate actuales.

Asimismo, durante el mes de junio el Consejo de Ministros autorizó la celebración del contrato para la adquisición del misil aire-superficie KEPD-350 TAURUS y su integración en el sistema de armas C-15. La adquisición de este misil cubre la necesidad del Ejército del Aire de disponer de un misil de precisión, largo alcance y con capacidad todo tiempo, que le permitirá batir con eficacia objetivos fuertemente protegidos a larga distancia y reduciendo grandemente la posibilidad de derribo de la aeronave lanzadora.

Dentro del programa de modernización del Sistema de Mando y Control Aéreo, una vez instalados los radares de vigilancia tridimensionales "Lanza", fabricados por la industria nacional (INDRA), se han realizado diferentes mejoras, principalmente en el área de comunicaciones, situando al Sistema de Mando y Control Aéreo español entre los más avanzados del mundo, lo que nos permitirá una transición en el futuro al sistema de mando y control aéreo (ACCS) de la Alianza Atlántica en óptimas condiciones.

Otros programas de modernización prioritarios para el Ejército del Aire han sido los de potencia-

ROBERTO GONZALEZ

ción del Servicio de Búsqueda y Salvamento y el de modernización del sistema de armas AE-9. Con el primero se pretende mejorar gradualmente la capacidad de los helicópteros de búsqueda y salvamento. Con el segundo, se busca prolongar la vida de los aviones F-5 y mantener la capacidad de formación de pilotos de caza y ataque, instalando una nueva aviónica que reproduzca la existente en cazas de última generación.

ROBERTO GONZALEZ

SAR el Príncipe Felipe en dos instantáneas de su visita a Son San Juan.

ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN

Se han producido relevos en las Jefaturas del Mando Aéreo General, Mando de Apoyo Logístico, Mando de Personal, Mando Aéreo de Canarias y Dirección de Asuntos Económicos. Asimismo, se ha producido el relevo del Suboficial Mayor del Ejército del Aire.

En el área de organización, una vez completados los procesos de adaptación a la nueva organización, es de resaltar la creación de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire y la desactivación del 461 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, como consecuencia del programa de reducción de flota del sistema de armas T-12.

Tanto en el ámbito nacional como en el internacional, se han desarrollado intensas actividades de cooperación con diferentes organismos que se han materializado en la firma de diferentes convenios de colaboración.

Como exponente de lo anterior, el día 16 de mayo, por delegación del Ministro de Defensa, el JEMA firmó por parte de España, el Acuerdo Técnico de Medicina Aeronáutica, en el marco del Grupo Aéreo Europeo. Su objeto es ofrecer un marco que facilite la colaboración entre los países participantes en el campo de la medicina aeronáutica en tres áreas concretas: el curso avanzado de Medicina Aeronáutica, el expediente médico común para tripulaciones aéreas y, por último, la utilización de aparatos de medicina aeronáutica de alto coste

Durante el pasado año tuvieron lugar dos reuniones de los Jefes de Estado Mayor del Aire del área mediterránea en Italia y España.

para los programas de entrenamiento fisiológico de las tripulaciones.

Asimismo, el día 22 de abril, por delegación del Ministro de Defensa, el JEMA firmó el Acuerdo Técnico correspondiente al Centro Europeo de Transporte Aéreo (EAC). Se trata de una iniciativa europea que tiene como objetivo la coordinación de distintas actividades de los países miembros para que homologuen equipos y procedimientos y, de esta forma, pueda optimizarse el uso de los medios disponibles mediante el intercambio de misiones de transporte aéreo y apoyos en otras misiones operativas.

PERSONAL

Pese a que el grado de retención alcanzado por el Ejército del Aire entre sus Militares Profesionales de Tropa sigue siendo muy elevado, y que la cobertura de sus plantillas se mantiene por encima del 90%, durante el año 2005 se ha promovido la realización de actividades de captación activa para incidir en aquellas unidades que presentan unos índices más bajos de cobertura.

Durante este año, además, se ha seguido produciendo la incorporación de reservistas voluntarios, elevándose a más de 360 el número de ciudadanos que han escogido acceder a esta condición en las plazas ofertadas por el Ejército del Aire.

Durante el año 2005, dando una prueba de normalidad y de la plena integración de la mujer en las Fuerzas Armadas, se produjo el primer ascenso al empleo de comandante de una oficial de los cuerpos específicos del Ejército del Aire.

Igualmente, por primera vez en el Ejército del Aire, durante el año 2005 un grupo de militares de carrera de los diferentes Cuerpos y Escalas han recibido información que supone una orientación sobre sus capacidades y aptitudes profesionales con la finalidad de proporcionarles una visión objetiva sobre qué es lo que pueden hacer para desarrollar al máximo su potencial dentro del Ejército del Aire y hacer compatibles sus aptitudes y preferencias individuales con las necesidades de nuestro Ejército.

RELACIONES INTERNACIONALES

A lo largo del año, los Jefes de Estado Mayor de cuatro países amigos visitaron España: China, Rumania, Argelia y Austria. Por su parte, el JEMA visitó Polonia y se mantuvieron reuniones de trabajo con los Jefes de Estado Mayor de Uruguay y de Alemania. Todas estas actividades han permitido estrechar los lazos de unión entre nuestras Fuerzas Aéreas, mejorar el conocimiento mutuo y abordar temas de interés bilateral.

Dentro de los foros internaciones en los que participa el Ejército del Aire, el JEMA ha asistido a la

Conferencia de Jefes de Estado Mayor del Aire de la OTAN, celebrada en Washington, en la que se trataron entre otros asuntos los relativos a la NRF, el Tactical Leadership Program (TLP) y las misiones de Policía Aérea en aquellas naciones que, como Estonia, Letonia y Lituania, no disponen de suficientes medios propios para poner a disposición la Alianza integrados en el NATINEADS. Asimismo, asistió en el Reino Unido a la reunión de la Conferencia Europea de Jefes de Estado Mayor del Aire (EURAC), que centró su trabajo en el área de personal, analizándose las áreas de reclutamiento, selección, retención, preparación para segunda carrera y retiro.

RICARDO P. IRUELA

En el mes de Junio, el Jefe del Mando Aéreo de Combate asistió, en representación del JEMA, a la reunión del Comité de Dirección del Grupo Aéreo Europeo, celebrada en Italia, durante la que se realizó un análisis de las actividades futuras de esta organización.

Durante el pasado año tuvieron lugar dos reuniones de los Jefes de Estado Mayor del Aire del área mediterránea en Italia y España. En estas reuniones, a las que asistieron los JEMAs de Francia, Grecia, Italia, Portugal y Turquía, se analizaron entre otros temas la amenaza Renegade y el papel de las Fuerzas Aéreas en el control de la inmigración ilegal.

Un año más, la Cátedra Kindelán actuó como foro de intercambio de ideas militares y aeronáuticas, contando con una amplia participación de representantes de países aliados y amigos, siendo el tema de discusión y estudio en esta ocasión la capacidad de las Fuerzas Aéreas para operar en red.

COMUNICACIÓN Y RELACIONES PÚBLICAS

Durante el año 2005 el Ejército del Aire ha redoblado el esfuerzo realizado para aproximarse a la sociedad española.

Durante el año 2005 el Ejército del Aire ha redoblado el esfuerzo realizado para aproximarse a la sociedad española.

RICARDO P. IRUELA

J. C. FERRERA

Jefes de Estado Mayor de cuatro países visitaron España. En la fotografía el Jefe de la Fuerza Aérea de China con el JEMA.

Como en años anteriores, la patrulla acrobática Águila, que ha celebrado el vigésimo aniversario de su creación, y la PAPEA han desarrollado un apretado programa de exhibiciones nacionales e internacionales. A ellas se ha unido durante el 2005 la patrulla acrobática Aspa, presentada oficialmente a los medios de comunicación en la Base Aérea de Armilla el día 24 de febrero, que ha completado con gran éxito su primera temporada de exhibiciones y que cuenta con la particularidad de ser la primera patrulla de ala rotatoria.

Como en años anteriores, la PAPEA participó, junto con equipos de otros diez países, en el Campeonato Militar Internacional del Consejo Internacional de Deporte Militar, celebrado en Brasil durante el mes de octubre y cosechando, tanto en la clasificación absoluta individual como por equipos, un brillante segundo puesto.

Acontecimientos de especial relevancia han sido la de entrega del Estandarte donado por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares a la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER), realizada por S.A.R. la Infanta Doña Elena en la Base Aérea de Torrejón, las visitas de S.M. el Rey a la Base Aérea de Morón y al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas y las de S.A.R. el Príncipe de Asturias a la Base Aérea de Son San Juan y al desarrollo de un simulacro de catástrofe realizado en la Base Aérea de Cuatro Vientos durante el mes de junio.

J. C. FERRERA

Momento de la entrega, por parte del ministro de Defensa de uno de los Premios Ejército del Aire.

J. C. FERRERA

Especial mención requieren también la presentación que se hizo al Presidente del Gobierno de los medios y capacidades de una Agrupación Aérea Expedicionaria, durante el mes de Septiembre en la Base Aérea de Zaragoza, el encuentro mantenido en el Cuartel General del Ejército del Aire con los miembros de la Comisión de Defensa del Senado, así como las visitas realizadas por el Ministro de Defensa a los destacamentos de Kirguistán y Afganistán y del Jefe de Estado Mayor de la Defensa al Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación y al Ala nº 31.

Se entregaron los premios Ejército del Aire 2005. En su modalidad de pintura el premio fue para Doña Belén Cobaleda García-Bernalt, por su obra "Impresión Aérea". En la modalidad de Aula Escolar Aérea, el galardón recayó en el Colegio "Santa María Reina" de Zaragoza por su trabajo "En un lugar del cielo".

Durante el 2005 se ha celebrado entre otros acontecimientos, el 50 aniversario del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

Se han realizado jornadas de puertas abiertas en las Bases Aéreas de Albacete, Matacán y Zaragoza y en el Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias, así como un Festival Aéreo en la Base Aérea de Morón, con motivo del 50 aniversario del primer vuelo del SAETA y el 75 aniversario de los vuelos record en Sevilla. Se han celebrado las Bodas de Oro de la XI Promoción, de la que forma parte S.M. el Rey, y las de Plata de la XXXII Promoción de la Academia General del Aire. Se ha celebrado el 50 aniversario del Servicio de Búsqueda y Salvamento, del Ala nº 35 y del escuadrón de Enseñanza de Automoción y el 25 aniversario del Grupo del Cuartel General del mando Aéreo de Canarias, de la Escuadrilla "Plus Ultra" y de la entrada en servicio del avión E-25.

La página Web del Ejército del Aire ha sufrido un profundo proceso de revisión, que obedece a la voluntad de ofrecer una información clara y transparente a todos sus usuarios. La nueva página Web ha sido diseñada y programada siguiendo las directrices de la iniciativa WAI, que marca unos estándares internacionales en la creación de contenidos Web accesibles a discapacitados.

PARA FINALIZAR

De esta manera concluye la descripción de los hechos que han definido el año 2005 para el Ejército del Aire, son muchos los retos que habrá que afrontar durante el año recientemente iniciado. Entre ellos destaca la continuación de los trabajos sobre la Transformación de las Fuerzas Armadas, el desarrollo de un nuevo marco legislativo para nuestro personal, y la necesidad de que el Ejército del Aire alcance y mantenga los exigentes niveles de capacidad operativa y de eficacia que demanda la sociedad española y los compromisos adquiridos por España. En este esfuerzo, como en el resto de actividades que el Ejército del Aire realice durante este año, más importante que los recursos asignados, será la dedicación y entrega de todos y cada uno de sus integrantes militares y civiles, que constituyen su patrimonio más valioso y sintetizan su historia, su presente y su futuro. ■

UNA TRANSFORMACION DEL MUNDO
Tres cuartos de siglo de aviación

Julián Marías
Senador de designación Real y Académico de la Lengua

El pasado mes de diciembre falleció en Madrid Julián Marías, el más importante pensador y filósofo español de la segunda mitad del siglo XX. Un magistral artículo suyo figuraba en el número de diciembre de 1978 de esta Revista, dedicado al setenta y cinco aniversario de la Aviación. Por su gran interés y en homenaje a su memoria lo reproducimos a continuación.

Hace unos años, tomé un avión en el aeropuerto de Dayton, Ohio, para ir a Nueva York. Allí había nacido la aviación hace setenta y cinco años, por obra de los hermanos Wilbur y Orville Wright, aunque los primeros vuelos con éxito (de 12 y 59 segundos, respectivamente) se realizaron en Kitty Hawk, North Carolina. Hace un par de años, la compañía Pan American inauguró los vuelos regulares Nueva York-Tokyo *sin escalas*. Se trata, evidentemente, de otra época; y lo que es más, de otra configuración del mundo.

Entre 1903 y 1978 se ha producido un cambio capital en la vida humana: *el hombre vuela*. Esto significa, ni más ni menos, una variación sustancial en lo que llamo la *estructura empírica* de la vida humana[1]. El hombre, desde que hay memoria histórica de sus apetencias, ha deseado volar; ha sentido una singular envidia zoológica de las aves; en rigor, se ha comportado como si estuviera *privado* de las alas (y no simplemente "careciera" de ellas), lo cual significa que ha sentido, más o menos confusamente, que le pertenecían. La técnica occidental ha hecho posible, precisamente en nuestra época, que de ese deseo se pasara a la voluntad: el hombre occidental, europeo y americano, del siglo XX ha *querido* volar. Algunos lo consiguieron hace tres cuartos de siglo, y progresivamente se han ido incorporando otros a ese logro. Hoy, la *posibilidad* de volar ha pasado a algo sustancialmente distinto: la realidad, el ejercicio normal del vuelo. Millones de hombres y mujeres vuelan como la cosa más "natural" del mundo. Pero como el vuelo humano no es en modo alguno natural, esto quiere decir que se ha producido una grave transformación de la naturaleza.

[1] Antropología metafísica, 1970. (2ª edición Revista de Occidente, Colección El Alción, Madrid 1973).

En el libro antes citado he definido al hombre como "el animal que tiene una vida humana". Es la vida lo que distingue al hombre de los animales, no su corporeidad, ni siquiera su psiquismo, es decir, sus recursos. Hay una continuidad biológica y evolutiva entre las especies animales, y entre ellas el hombre, pero lo que éste *hace*, es decir, su vida biográfica, es irreductible a la animal. Si el hombre tiene naturaleza, hay que decir que es una naturaleza *en expansión*, que, lejos de estar dada de una vez para todos, se dilata sin término fijo y asignado. La técnica es un ingrediente de la estructura de la vida humana, precisamente aquel que hace posible esa dilatación. En este contexto es donde, creo, puede entenderse lo que significa la aviación.

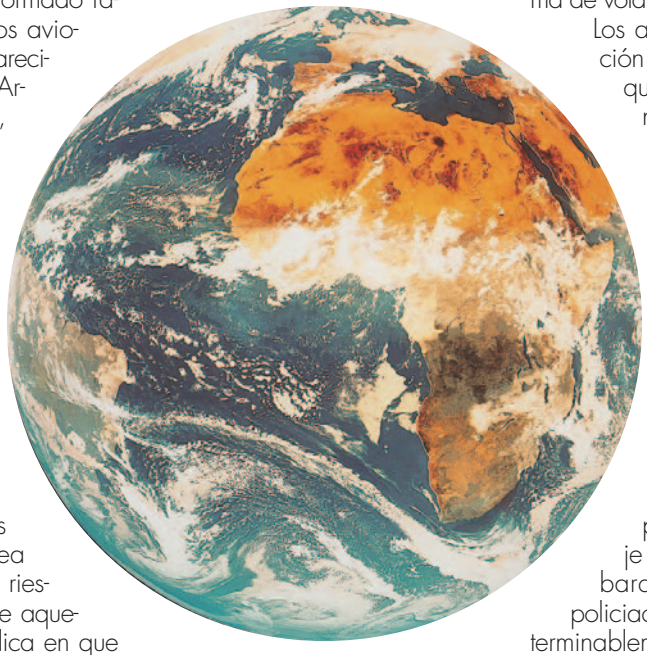
Los aviones significaron la posibilidad de *despegar* del suelo, superar la fuerza de la gravedad, librarse de la servidumbre de la gleba, ver la tierra desde una perspectiva rigurosamente nueva ("La España nunca vista" titulé hace mucho tiempo un estudio sobre fotografía aérea de nuestro país). Significaron también la independencia de los *caminos* —uno de los problemas más graves de la locomoción y el transporte—: desde el comienzo de la aviación, *todo era camino*.

Pero no se olvide que esto tenía un precio: la inseguridad, el peligro. Volar era algo azaroso, improbable, antinatural, violento, que solía pagarse con la muerte. Era una *aventura*. Las personas de mi edad —nací en 1914— recordamos bien la idea de peligro asociado al nombre "aeroplano" (más frecuente que avión). El nombre propio Cuatro Vientos, durante toda mi infancia, se une a las dramáticas noticias de accidentes mortales: tal aeroplano "capotó" al despegar o aterrizar, y uno o dos oficiales murieron. Las grandes travesías —el "Plus Ultra", Lindbergh, el vuelo Madrid–Manila— eran *hazañas* arriesgadas y heróicas: cuando Ruth Elder, con su gorra blanca de marino sobre su bonito rostro, cruzó el Atlántico, un estremecimiento de

admiración conmovió a América y a Europa. Sería interesante precisar qué generación ha sido la primera que ha olvidado la noción de peligro, para la que volar ha sido una manera "normal" de viajar; por supuesto, no la misma en todos los países o grupos sociales.

Hemos pasado de aquella aventura a la rutina del vuelo que se emprende distraídamente, en que el único riesgo con que se cuenta es el de que el tráfico no permita llegar al aeropuerto, o una huelga retrase el vuelo o lo cancele, o el equipaje se estravíe. Es decir, que lo único arriesgado es lo que *no es vuelo*. Tan pronto como el avión despega, y hasta que aterriza, se siente que todo es seguro.

Sin embargo, no ha desaparecido enteramente la aventura de la imagen de la aviación. La razón es que ha estado ligada muy estrechamente a la guerra, y esto en dos sentidos: el primero, que la guerra misma se ha transformado radicalmente a causa de los aviones. No solamente ha aparecido, junto al Ejército y la Armada, una tercera Arma, la Fuerza Aérea, sino que ejército y marina tienen su propia aviación y sus operaciones son inseperables de las aéreas; y no hablemos del transporte militar, afectado decisivamente por la aviación; recuérdese, por ejemplo, el puente aéreo de Berlín hace ya muchos años, para no hablar de las campañas recientes. La guerra aérea es, naturalmente, peligro, riesgo, aventura; precisamente aquella forma de actividad bélica en que se conserva más el viejo sentido del riesgo *individual*, de la hazaña personal.



Pero hay otro sentido en que la aviación está ligada a la guerra: el estímulo para su progreso y perfeccionamiento. Las dos Guerras Mundiales han sido los dos grandes pasos de la aviación. El correo, el transporte, el viaje han sido posibles, normales, universales, gracias a las invenciones bélicas de 1914–18 y 1939–45. En rigor, la aviación universalizada que conocemos, la que realmente ha transformado al mundo, es la consecuencia de la Segunda Guerra Mundial.

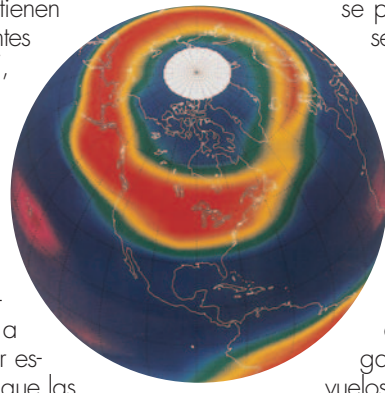
Esa transformación no se ha producido de una sola vez. Lentamente, con peligros y víctimas, con invenciones nuevas, la aviación ha ido superando los obstáculos: la distancia (desde los pocos metros hasta el vuelo *regular* Nueva York–Tokio), la noche (recuérdese "Vol de nuit" de Saint–Exupéry), el mar, los montes. Ha tardado —no mucho, pero algunos decenios— el que todo sea camino. El aumento de velocidad ha ido paralelo a la autonomía y la capacidad de carga. El DC–3 inaugura la época de la aviación "normal", segura, cotidiana. El Constellation y el DC–6 abren la puerta de los vuelos transatlánticos y transcontinentales. El reactor es el gran paso decisivo siguiente, con una variante cuantitativa que se convierte en cualitativa: el avión gigante o Jumbo deja de ser un "vehículo"; el viajero tiene la impresión de sentarse en una butaca a leer un libro o ver una película, y encontrarse en el otro Continente. Falta aún la realización *social* —aunque no técnica— de la etapa siguiente: el avión supersónico. Realizado hace mucho tiempo en la aviación militar, todavía está muy limitado en la civil —el Concorde y algunos aviones rusos, de escasos vuelos muy costosos y de autonomía limitada—. Todavía la humanidad está "instalada" en esa forma de volar.

Los aviones normales de reacción son de tal modo veloces, que la disminución supersónica del tiempo de vuelo no resulta especialmente atractiva, porque ese tiempo es lo de menos. Salvo en vuelos de extraordinaria distancia —para los que el actual avión supersónico no es todavía adecuado—, el tiempo que se ahorra es inferior al que se pierde en la superficie: en llegar al aeropuerto, facturar el equipaje y recibir la tarjeta de embarque, pasar por controles policiacos, esperar —a veces interminablemente— que aparezca la maleta en el aeropuerto de destino, encontrar transporte hasta la ciudad, llegar, entre miles de coches y camiones, a la meta final. Los problemas del tráfico, los secuestradores y terroristas, las huelgas más o menos embozadas, es decir, factores humanos, se están encargando de anular en gran parte la prodigiosa invención de nuestro siglo.

Piénsese, por ejemplo, en el correo. En 1964 recibí en Nashville, Tennessee, una carta de Soria (es decir, que había viajado de una pequeña ciudad española del interior, sin aeropuerto, a una ciudad americana no muy importante y fuera de las líneas internacionales); tardó *dos días*. Lo normal, sin embargo, entre Europa y los Estados Unidos, eran tres, a veces cuatro. Hoy los aviones van en *pocas horas* a cualquier parte, y además hay *muchos vuelos diarios*; pero todos sabemos que las cartas tardan ocho, diez, quince días. Cruzan el Océano en seis, ocho, diez horas; pero no se reco-

gen, o no se clasifican, o no se reparten. Lo cual muestra hasta qué punto la ciencia y la técnica son insuficientes, cómo es menester tener claridad sobre las disciplinas *humanas* —sociología, política, psicología, economía—, de las cuales depende nuestra vida y, con ella, la técnica.

Lo que verdaderamente ha cambiado la aviación es la *estructura* del mundo. Enumeraré algunas de las transformaciones más importantes. La primera es la supresión de la diferencia entre tierra y mar, que ha sido decisiva desde el comienzo de la humanidad hasta hace unos cuantos decenios. Esto lleva a la consecuencia de que, por primera vez, funciona la estructura esferoidal del planeta: las rutas no tienen que ver con la distribución de continentes y mares, las islas no están "aisladas", el relieve no cuenta; todavía hace poco, para cruzar los Andes, los grandes aviones de hélice buscaban los "pasos" entre las cimas; ahora, los reactores vuelan *siempre* a mayor altura que las cumbres más altas de todas las cordilleras: para ellos, el mundo es "llano"; lo mismo habría que decir de la supresión de toda consideración de temperatura: al volar estos aviones a temperaturas más bajas que las de cualquier lugar de la superficie del globo, son indiferentes a la temperatura de los territorios que cruzan; las zonas polares estaban fuera de los itinerarios de la humanidad; ahora no, y las rutas aéreas las usan con toda normalidad. El globo terráqueo, lejos de ser un esquema "teórico" del planeta, sin verdadera realidad circunstancial, quiero decir como mundo efectivo, es hoy el único mapa *real* para la aviación.



Se ha anulado el concepto de "camino", los itinerarios posibles, por condiciones naturales o por el trabajo humano. Prácticamente no hay direcciones privilegiadas. En principio, se puede ir a cualquier parte, y en línea recta; quiero decir en distancias cortas, porque en las trayectorias largas hay que contar con los arcos de círculo que impone la curvatura de la Tierra. Las rutas se pueden "improvisar", lo que nunca había sido posible, salvo en el mar, y con grandes restricciones. No quiere esto decir, sin embargo, que el espacio aéreo sea un espacio abstracto e indiferente, puramente geométrico, porque la meteorología lo afecta, aunque en mucho menor grado que al comienzo de la aviación. Pero las condiciones meteorológicas son locales, cambiantes, puramente circunstanciales: no hay rutas posibles y rutas prohibidas, sino *situaciones* transitorias que afectan al vuelo, o más probablemente al despegue y aterrizaje, en *cada* momento, y que se han de tener en cuenta. Lo cual obliga a una consideración a un tiempo local y global, porque las condiciones actuales o previsibles no proceden del lugar de que se trata, no son "propias" de él, sino que vienen del conjunto, más o menos anticipadas, pero en todo caso por una observación *total*. Una vez más, el mundo de la aviación funciona como una *unidad*.

Por otra parte, y esto depende más de la organización social de las líneas aéreas que de la técnica aeronáutica misma, hay vuelos frecuentes a cualquier parte, y son accesibles con asombrosa facilidad. Esto quiere decir, y es tal vez lo más importante, que el mundo entero está *disponible* —con un par de restricciones sociales y no físicas ni técnicas: con la condición económica de poder pagar el pasaje, y la condición política de que se trate de países abiertos, por los que se puede circular con libertad—. Cuando se está en un aeropuerto, los anuncios de vuelos descubren que aquel lugar concreto en que tienen los pies está directamente ligado a los lugares más remotos, sin la menor referencia a su localización efectiva en el planeta. El espacio geográfico (hemisferios, continentes, islas, cordilleras, desiertos, trópicos, zonas polares, etc.) queda abolido, sustituido por un sistema de conexiones que se reflejan en ese gigantesco libro en que se consignan los vuelos de las distintas compañías, uno de los testimonios capitales de lo que es el mundo de la segunda mitad del siglo XX, algo absolutamente nuevo en la historia universal.

Naturalmente, esta fantástica liberación de la servidumbre de la gleba no es posible sin una serie de nuevas servidumbres. La del combustible es la primera, que en los últimos cinco años se ha hecho sentir de manera inequívoca, pero de la cual no se han extraído aún las consecuencias reales. La segunda, la de la misma técnica aeronáutica, concentrada en unos cuantos países, de manera absolutamente predominante en los Estados Unidos. Se pueden construir aviones en muchos sitios, pero la mayoría de esos aviones no sirven o sirven de poco o dependen de elementos esenciales de la técnica americana, o bien significan cuantitativamente una pequeña fracción de los necesarios, es decir, que aunque la *posibilidad* de la aviación pueda acercarse a la universalidad y ni siquiera esto es cierto su *realidad* está muy lejos de ella. Una tercera servidumbre es la humana: el funcionamiento real de la aviación requiere la existencia de inmensos equipos especializados en diversos grados y competencias, y además depende indirectamente de la cooperación de otras muchas personas en cuyas manos está, que pueden perturbar o comprometer esa prodigiosa maquinaria técnico–social. Finalmente la legión de servidumbres secundarias: las que nacen de la cantidad, el tamaño de los aeropuertos —que obliga a su lejanía del centro de las ciudades—, la dificultad de acceso a ellos, la complejidad de los servicios. No se puede pasar por alto el hecho de la *vulnerabilidad* de la aviación, y por tanto de la estructura actual del mundo.

Una vez descontados todos los retrasos y entorpecimientos, todos los contratiempos notorios de la aviación, queda en pie el hecho enorme de que el *tiempo de viaje* ha quedado prácticamente abolido. Se planean los itinerarios *sin contar con el desplazamiento* —esto es lo asombroso—. Cuando un viajero toma el calendario para proyectar un largo viaje, cuenta los días de que dispone y decide en qué actividades o placeres va a invertirlos, olvidando que lo separan de esos lugares miles y miles de kilómetros. Entre ciudades cercanas, el vuelo es cuestión de minutos; de un extremo a otro de un Continente, o de un Continente a otro, a través del Océano, se trata de algunas horas, tal vez una noche. Un sucedáneo aproximado de la ubicuidad se ha conseguido en el breve plazo transcurrido desde la Segunda Guerra Mundial. Una pausa, tal vez un rato de somnolencia o de sueño, y se encuentra uno al otro extremo del mundo. Algo prodigioso.

Claro que el *viaje* como tal desaparece. No se "pasa" por ninguna parte, no se ve nada (o muy poco, si se va sentado junto a una ventanilla y el tiempo está claro y es de día o se vuela sobre ciudades iluminadas). El viaje queda sustituido por la traslación casi mágica, pero inexpresiva, insignificante. Y, lo que es más grave, se disuelve la estructura real del mundo. Se puede estar "en cualquier parte" en pocas horas, pero el mundo aparece convertido en algo amorfo, en un conjunto de *puntos intercambiables* en cualquiera de los cuales se puede estar a voluntad, pero que ellos mismos no están en ningún lugar determinado ni tienen entre sí más relaciones que las de los itinerarios.

Es indudable que el uso frecuente de la aviación provoca un sentimiento de *desarraigo*. El que vuela con frecuencia está "en cualquier parte", sin conciencia de haber *viajado* ni particular referencia a la posición real de los lugares en que está. ¿Es esto un mundo? Si lo es, sus caracteres son distintos de los del mundo tradicional. En todo caso, es un mundo funcional compuesto de *puntos entre los cuales no hay nada*. Algo que hace pensar en la situación de los cuerpos celestes en el espacio. La estructura real, geográfica —o histórica y cultural— del mundo queda sustituida por otra: la de los proyectos del viajero, que en muchos casos se reduce a un calendario de actividades.

Añádese a esto que la densidad de la aviación ha limitado mucho su libertad. Dije antes algo esencial: la supresión de los caminos, el hecho formidable de que para el avión *todo es camino* y no hay direcciones privilegiadas. Pero después de afirmar esto, hay que hacer una importante restricción: hoy las líneas regulares usan rutas muy rigurosamente determinadas, con lo cual reaparecen los caminos y las direcciones privilegiadas. Normalmente, un avión sigue un derrotero "habitual" que es señalado por los controladores de vuelo, y el piloto obedece esas indicaciones, con frecuencia seguidas en la mayor parte del viaje por los instrumentos automáticos. Por esto hay problemas de tráfico, condensaciones que a veces lo hacen casi imposible, paralizaciones cuando los servicios técnicos o humanos fallan. Queda con los atributos de épocas pasadas la aviación privada y personal, los pequeños aviones y avionetas que permiten una mayor libertad de movimientos. He tenido ocasión de hacer algunos vuelos de este tipo en los Estados Unidos, que con buen tiempo son deliciosos: la impresión de volar es mucho más intensa, el contacto con el espacio aéreo y el paisaje terrestre mucho más real. Pero la interferencia de estos vuelos con los de las líneas regulares es cada vez más peligrosa, y crecientes limitaciones pesan sobre el avión privado. La "improvisación" tiende a desaparecer del espacio aéreo en todas partes.

El riesgo de desarticulación de la estructura del mundo, de abstracción y desarraigo me parece considerable. A medida que la aviación se desarrolla, hay cada vez más vuelos a todas partes y los usa una fracción mayor de la población, los efectos sociales y personales son mayores. Hace ya varios años que el número anual de viajeros aéreos en los Estados Unidos pasó de los 200 millones, lo cual equivale a que *todos* los americanos hiciesen algún vuelo al año. Dentro de muy poco, la totalidad de la humanidad —al menos en Occidente— estará sujeta a las experiencias del vuelo, positivas y negativas, con lo que tiene de fabuloso aumento de las posibilidades, de enriquecimiento y también de desorientación.

No creo en la marcha atrás en cuestiones históricas. El avión, y esto parece simbólico, no la conoce ni la puede practicar. Es ilusorio renunciar a la aviación, ni siquiera reducirla y restringirla. Habrá que hacer otra cosa: compensar sus deformaciones, combatir sus riesgos desde dentro, desde ella misma. No se trata de volar menos, ni más despacio, sino al revés: se volará más y a mayor velocidad y —si es posible— se perderá menos tiempo en lo que no es vuelo, con lo cual se acelerará aún más el viaje aéreo. Habría que *reforzar el conocimiento de la estructura real del mundo*, de manera que se restableciera en la mente del que viaja. Los mapas deberían acompañar a todos los impresos de vuelo; algunas líneas aéreas facilitan a los pasajeros excelentes mapas de sus itinerarios, y esto se debería generalizar. Si a ello se añadiera una breve explicación sobre los lugares recorridos, sería aún más eficaz. Sería también posible estimular la visita de las ciudades a las que se llega; es muy alto el número de los viajeros que llegan a una ciudad, realizan una función profesional en ella y no tienen el menor contacto con su realidad; a veces no tienen tiempo; otras veces tienen que "hacer tiempo" hasta la continuación del viaje o el regreso, y no saben cómo. ¿No se podría favorecer la transformación del viaje abstracto (aeropuertos, hoteles, oficinas) en viaje concreto, humano (calles, parques, museos, iglesias, espectáculos, excursiones al campo cercano)? La aviación podría ser un instrumento fabuloso para que el hombre llegue a tomar posesión efectiva del mundo en que le ha tocado vivir, para que sustituya su angosta perspectiva particular por un sistema coherente de otras, igualmente concretas, que lo ayuden a conquistar la universalidad ■

REFLEXIONES EN TORNO A LA NUEVA LEY ORGANICA DE LA DEFENSA NACIONAL

El pasado día 8 de diciembre de 2005, festividad de la Inmaculada, entró en vigor, a los veinte días de su completa publicación en el Boletín Oficial del Estado, la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, que constituye el nuevo marco jurídico regulador del ejercicio de la función estatal de defensa y de la organización militar.

Consta la nueva Ley Orgánica de un total de 31 artículos, divididos sistemáticamente en 6 Títulos, precedidos de un Preámbulo y seguidos postreramente de una Disposición derogatoria única y 3 Disposiciones finales. El Título Preliminar (artículos 1 y 2), está dedicado a establecer el «Objeto» de la Ley y la finalidad de la política de defensa. El Título I (artículos 3 a 8), trata «De las atribuciones de los poderes del Estado» en relación con la defensa; los Títulos II (artículos 9 a 14) y III (artículos 15 a 19), que constituyen, por así decirlo, la espina dorsal del cuerpo legal y el armazón sobre el que se asienta la organización y el funcionamiento de nuestra defensa, versan respectivamente sobre la «Organización», con referencia en Capítulos separados al Ministerio de Defensa, a las Fuerzas Armadas y a la Jurisdicción Militar, y sobre las «Misiones de las Fuerzas Armadas y su control parlamentario»; el Título IV (artículos 20 y 21) trata «De las reglas esenciales del comportamiento de los militares»; y, finalmente, el Título V (artículos 22 a 31) se dedica a la «Contribución a la Defensa» de otros recursos humanos y materiales distintos de los propios de las Fuerzas Armadas.

En las páginas que siguen, trataré de sintetizar el contenido normativo de este nuevo texto legal, haciéndolo sin pretensión ninguna de exhaustividad por mi parte, sino de esbozar tan sólo una primera aproximación a cada uno de los temas que en él se regulan, a modo de presentación general; me centraré, sobre todo, en transmitir las reflexiones que merece el nuevo texto legal, desde el punto de vista de las razones que han llevado al advenimiento de este cambio en el ordenamiento militar y de los aspectos más novedosos que se introducen.

Juan M. García Labajo

Coronel Auditor

RAZONES DEL CAMBIO NORMATIVO Y DE LA PROPIA MANERA DE CONCEBIR LA DEFENSA

La Constitución Española de 1978 contiene, dispersas a lo largo de su articulado, numerosas referencias, directas o indirectas, a la materia de Defensa y Fuerzas Armadas. De entre todas ellas, el precepto capital de la configuración constitucional de las Fuerzas Armadas es el que se contiene en el artículo 8, donde se articula en verdad a estas últimas como una institución básica del Estado, cuya mención aparece ya en el frontispicio mismo del texto constitucional, dentro de su Título Preliminar, al lado de otras cuestiones definitorias de la esencia misma del Estado, como el régimen político, la soberanía, la patria, las nacionalidades y regiones, la lengua, la bandera, la capitalidad, etc. El tenor literal de este conocido artículo 8 es el siguiente: *«1. Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejercito del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional. 2. Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución.»*

En cumplimiento de este artículo 8.2 de la Constitución se promulgó en su día la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, parcialmente modificada por la Ley Orgánica 1/1984, de 1 de enero. Hablamos, en cualquier caso, de normas que datan de hace ya alrededor de un cuarto de siglo y que hoy se nos aparecen del todo obsoletas, pues resulta, en efecto, inconcuso que, desde que tales normas fueron alumbradas, se ha producido, a escala nacional e internacional, un notorio cambio en las circunstancias estratégicas.

Dicho cambio es el producido, por una parte, con nuestra incorporación al sistema de alianzas regionales defensivas occidentales, constituidas al amparo de los artículos 51 y 52 de la Carta de las Naciones Unidas, lo que puso fin entre nosotros a un largo período de autarquía en materia de defensa, para dar

paso a un nuevo modelo de seguridad compartida y defensa colectiva. Jurídicamente se operó ello a través de la adhesión del Reino de España al Tratado del Atlántico Norte de 1949 —el Pacto de Washington instituyente de la OTAN—, así como al Tratado de colaboración en materia económica, social y cultural y de legítima defensa colectiva, instituyente de la UEO, firmado en Bruselas en 1948 y enmendado por el Protocolo de París de 1954. Otro hito fundamental del cambio estratégico es el constituido por la liquidación de la era de la Guerra Fría, caracterizada por el enfrentamiento bipolar a escala planetaria y, consiguientemente, la disolución de la amenaza global que para los países de Europa Occidental pudieron representar en otro tiempo las pretensiones de expansión territorial e ideológica de la Unión Soviética, hoy extinta.

Este cambio en las circunstancias estratégicas ha acarreado también, en los países occidentales de nuestro entorno, un profundo cambio en la propia manera de concebir la defensa. Imperaba anteriormente una *concepción meramente pasiva* de la defensa, que se entendía como el desarrollo de una acción constante de preparación en tiempo de paz, para estar dispuesto a hacer frente, con todos los recursos de la Nación, a una eventual agresión, al tiempo que se ejercía también una función de disuasión frente al potencial agresor, aspecto este último, por cierto, que los recientes atentados de Nueva York, Madrid y Londres han acabado por revelar inútil por sí sólo.

Hoy lo que se da es, en cambio, una nueva *concepción activa de la defensa*, consistente en intentar eliminar en su raíz los focos generadores de potenciales riesgos para la seguridad, propia y de los aliados, mediante una actividad de prevención de conflictos y de gestión de crisis, lo que conlleva la asignación de unas «nuevas misiones» para las Fuerzas Armadas, añadidas a las tradicionales de defensa del propio espacio de soberanía. Estas «*nuevas misiones*», consisten en la proyección de contingentes de Fuerzas Armadas, fuera del territorio nacional, a los escenarios en que tienen lugar situaciones de crisis o conflicto, no para destruir la capacidad militar o industrial del país en el que se interviene militarmente, con el uso de toda la fuerza posible y forzar su rendición, como en las operaciones bélicas tradicionales, sino para desarrollar unos cometidos de tipo asistencial y pacificador, que sirven a la finalidad ya dicha de eliminar en su raíz los focos generadores de riesgos para la seguridad de los países occidentales y que se llevan a cabo bajo el principio del empleo mínimo de la fuerza conforme a unas Reglas de Enfrentamiento restrictivas. Estas nuevas misiones se llevan además a cabo en el ámbito supranacional, como operaciones combinadas, dada la insuficiencia, que se da normalmente, de las capacidades militares propia de un sólo país.

Son las que se conocieron en un principio con el nombre de «*misiones de Petersberg*», definidas en su día por los Ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de la Unión Europea Occidental, en su Declaración del 19 de junio de 1992, tras la reunión de Bonn, como otro tipo de misiones, distintas a las de defensa colectiva frente a una agresión armada previstas en el Art. 5 del Tratado de Washington y en el Art. V del Tratado de Bruselas enmendado, para las que podrían ser empleadas las unidades militares de los países miembros de la Unión Europea Occidental, a saber: «*misiones humanitarias y de rescate, misiones de mantenimiento de la paz y misiones en las que intervengan fuerzas de combate para la gestión de crisis, incluidas las misiones de restablecimiento de la paz*».

Hoy la base jurídica para el desarrollo futuro de este tipo de misiones por parte de los países de la Unión Europea se encuentra incorporada al acervo comunitario, merced a la inclusión de las mismas como uno de los contenidos de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC), prevista en el artículo 17 del vigente Tratado de la de la Unión Europea. El Tratado por el que se establece la Constitución para Europa, hoy todavía en trance de entrada en vigor, también las recoge, como contenido de la «política común de seguridad y defensa» que forma parte integrante de la PESC, y se refiere a ellas, en una nueva versión actualizada, como las «*misiones fuera de la Unión*» que podrán llevarse a cabo con las capacidades civiles y militares puestas a su disposición por los Estados miembros.

Nada en cambio se dice de estas «*nuevas misiones*» en nuestra legislación española de la defensa; ni siquiera tampoco de las misiones de defensa colectiva derivadas de nuestra

LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL (L.O. 5/2005, de 17 de noviembre)

TITULO PRELIMINAR

Objeto
—Objeto de la Ley
—Finalidad de la política de Defensa

TITULO I

De las atribuciones de los poderes del Estado
—La Corona
—Las Cortes Generales
—El Gobierno
—El presidente del Gobierno
—El ministro de Defensa
—Consejo de Defensa Nacional

TITULO II

Organización
—Ministerio de Defensa
—Fuerzas Armadas
—Jurisdicción Militar

TITULO III

Misiones de las Fuerzas Armadas y su control parlamentario
—Misiones
—Tipos de operaciones
—Consulta y autorización del Congreso
—Seguimiento de las operaciones
—Condiciones de las misiones en el exterior

TITULO IV

De las reglas esenciales del comportamiento de los militares
—Reglas esenciales del comportamiento
—Regimen disciplinario

TITULO V

Contribución a la Defensa
—Guardia Civil
—Centro Nacional de Inteligencia
—Cuerpo Nacional de Policía
—Protección Civil
—Otros recursos
—Zonas de interés para la Defensa
—Cultura de Defensa

incorporación al sistema de pactos, atlántico y europeo. Patente resultaba, así pues, la necesidad de incorporarlas a nuestro Derecho, como así se hace en el Título III de la nueva Ley Orgánica de la Defensa Nacional, en cuyo artículo 15 vienen a positivizarse dentro del Ordenamiento Jurídico español interno, con el carácter de misiones derivadas de las constitucionalizadas en aquel artículo 8 del Título Preliminar de la Constitución.

En efecto, ese tan repetido artículo 8 de la Constitución expresa, en su apartado 1 el llamado «*principio defensivo*», cuando se establece en el mismo que «las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión *garantizar* la soberanía e independencia de España, *defender* su integridad territorial y el ordenamiento constitucional». Este «principio defensivo» entraña la expresión del criterio orientador suministrado por nuestro constituyentes en cuanto al empleo de las Fuerzas Armadas españolas, en el ámbito exterior y en el interno.

En el ámbito internacional el principio defensivo proscribe el uso de nuestras Fuerzas Armadas contra otro Estado, como no sea en legítima defensa frente a una anterior agresión; nunca, para quebrantar España la paz y la seguridad internacionales, utilizando nuestros Ejércitos en forma incompatible con la voluntad de la Nación Española de «*colaborar en el fortalecimiento de unas relaciones pacíficas y de eficaz cooperación entre los pueblos de la Tierra*», que proclama el legislador constituyente en el Preámbulo de la Constitución.

Lo que el principio defensivo de ninguna manera proscribe es la posible utilización de las Fuerzas Armadas, según la decisión del Gobierno que las dirige, bajo el control del Parlamento, para la realización de otro tipo de misiones, distintas a las puramente defensivas constitucionalizadas en ese artículo 8.1, tan repetido, y que pueden también lícitamente desarrollarse (como de hecho se vienen desarrollando en la praxis) tanto en el ámbito internacional, mediante el cumplimiento de las llamadas «*nuevas misiones*», antes ya sobradamente aludidas, como en el interno.

LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL (L.O. 5/2005, de 17 de noviembre)

MINISTERIO DE DEFENSA

Preparación política de Defensa
(Determina Gobierno)
Posterior desarrollo y ejecución
Obtención y gestión recursos humanos y materiales
En el MINISDEF se integran las FAS

En efecto, también en sede nacional interna es posible el desarrollo por parte de las Fuerzas Armadas, en tiempo de paz, de otro tipo de misiones, distintas a la intervención armada, para la realización de fines de interés general. Así claramente, la colaboración con las diferentes Administraciones Públicas en los supuestos de «*grave riesgo, catástrofe o calamidad*», con el fin de proteger a las personas y los bienes de carácter civil o de abastecer a la población de servicios y suministros indispensables. Pero, al margen de estas actuaciones de colaboración ante situaciones catastróficas, también pueden consistir las misiones interiores de las Fuerzas Armadas en la satisfacción de «*otras necesidades públicas*», extendiéndose de esta manera ampliamente las posibilidades participativas de las Fuerzas Armadas en pro de la seguridad y el bienestar de los ciudadanos.

Teniendo en cuenta todo ello, se entenderá bien la amplitud conceptual con la que aparece configurada dentro del Título Preliminar de la nueva Ley Orgánica la «finalidad de la política de defensa», a saber: «*la protección del conjunto de la sociedad española, de su Constitución, de los valores superiores, principios e instituciones que en esta se consagran, del Estado social y democrático de derecho, del pleno ejercicio de los derechos y libertades, y de la garantía, independencia e integridad territorial de España. Asimismo tiene por objetivo contribuir a la preservación de la paz y la seguridad internacionales, en el marco de los compromisos contraídos por el Reino de España*».

ASPECTOS INSTITUCIONALES

La Corona

«*Corresponde al Rey* —dice la Ley— *el mando supremo de las Fuerzas Armadas y las demás funciones que en materia de defensa le confiera la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico*». En efecto, conforme a las disposiciones constitucionales de nuestra Carta Magna, el Rey es el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas y le corresponde también conferir los empleos militares y los honores y distinciones (las «recompensas», como decimos en nuestra terminología militar). Pero hay que tener presente, no obstante, que en nuestra concepción constitucional de la Monarquía Parlamentaria, los poderes del Rey son siempre de carácter eminente y simbólico. «El Rey reina, pero no gobierna», se dice en expresión bastante gráfica. Las decisiones de gobierno no le corresponden en realidad a él, sino al Ejecutivo. Por eso dice el art. 64 de la Constitución que «*los actos del Rey serán refrendados por el Presidente del Gobierno y, en su caso, por los Ministros competentes*» y que «de los actos del Rey serán responsables las personas que los refrenden». También en el ámbito militar, sus actos carecen de validez sin ser refrendados, por lo que aunque formalmente son actos regios, materialmente lo son de la autoridad del Ejecutivo que asume la responsabilidad de los mismos.

Las Cortes

Una de las novedades de la Ley Orgánica que estamos examinando radica en el énfasis con que se ha querido erigir al Parlamento, como centro de la definición y el control de la política de seguridad y defensa. Se entiende que es ésta una materia afectante a la vida, a la libertad y a la prosperidad de la Nación en su conjunto. De ahí que se entienda —y así se ha querido volcar en los dictados normativos del texto legal— que dicha política de seguridad y defensa ha de ser elaborada y gestionada como lo que es, un asunto de Estado, cimentado sobre un gran acuerdo entre todas las fuerzas políticas con representación parlamentaria y debatida de forma clara, transparente y dialogante en el seno de las Cortes Generales, depositarias de la soberanía nacional que reside en el pueblo español al que representan.

Y, así, se dice en la Ley que a las Cortes Generales les corresponde, entre otros extremos: otorgar las autorizaciones previas para prestar el consentimiento del Estado para obligarse por medio de tratados y convenios internacionales; aprobar las leyes relativas a la defensa y los créditos presupuestarios correspondientes; debatir las líneas generales de la política de defensa y controlar la acción del Gobierno en esta materia; y acordar la autorización, prevista en la dicción literal del artículo 63 de nuestra Constitución, para declarar la guerra y hacer la paz. Además se añade también en este precepto que, de manera particular *«al Congreso de los Diputados le corresponde autorizar, con carácter previo, la participación de las Fuerzas Armadas en misiones fuera del territorio nacional»*.

A este último respecto, en el Título III de la Ley, al tratar sobre las «Misiones de las Fuerzas Armadas y su control parlamentario», se regulan los trámites de previa consulta y autorización parlamentaria y de posterior seguimiento por el Congreso de los Diputados de las operaciones en el exterior. Se delimitan también, en Capítulo separado dentro de dicho Título, las condiciones que deben concurrir para que pueda ser autorizada la intervención de nuestras Fuerzas Armadas a fin de realizar misiones en el exterior que no estén directamente relacionadas con la defensa de España o del interés nacional. Se trata de una disposición legal, contenida en el artículo 19 de la Ley Orgánica, que responde teleológicamente a la finalidad de asegurar el respeto a la legalidad internacional en el empleo de nuestras Fuerzas Armadas en el extranjero. Se exige así legalmente para poder autorizar dichas misiones: que se realicen a petición expresa del Gobierno del estado en cuyo territorio se desarrollen o bien que estén autorizadas en Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o acordadas, en su caso, por organizaciones internacionales de las que España forme parte, particularmente la Unión Europea o la OTAN; que cumplan con los fines defensivos, humanitarios, de estabilización o de mantenimiento y preservación de la paz, previstos y ordenados por las mencionadas organizaciones; y que sean conformes con la Carta de las Naciones Unidas y no contradigan o vulneren los principios del Derecho Internacional.

El Gobierno

El Gobierno es el órgano colegiado que ejerce entre nosotros el Poder Ejecutivo del Estado, conforme a lo dispuesto en el artículo 97 de nuestra Constitución, a cuyo tenor *«el Gobierno dirige la política interior y exterior, la Administración civil y militar y la defensa del Estado»* y *«ejerce la función ejecutiva y la potestad reglamentaria de acuerdo con la Constitución y las leyes»*. Concorde con esta configuración constitucional del Gobierno, se refiere la Ley a él en los siguientes términos: *«Corresponde al Gobierno determinar la política de defensa y asegurar su ejecución, así como dirigir la Administración Militar y acordar la participación de las Fuerzas Armadas en misiones fuera del territorio nacional»*; esto último, ya hemos visto con qué trámites previos de consulta y autorización parlamentaria, en los casos en que proceda.

De manera especial, dentro del Gobierno, se regulan las funciones que corresponden a su Presidente, consistentes fundamentalmente en *«la dirección de la política de defensa y la determinación de sus objetivos, la gestión de las situaciones de crisis que afecten a la defensa y la dirección estratégica de las operaciones militares en caso de uso de la fuerza»*. De manera particular, se le encomiendan, entre otras, las funciones de ordenar, coordinar y dirigir la actuación de las Fuerzas Armadas, formular la Directiva de Defensa Nacional y definir y aprobar los grandes objetivos y planteamientos estratégicos.

LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL (L.O. 5/2005, de 17 de noviembre)

LAS FAS SE ORGANIZAN EN DOS ESTRUCTURAS

Una Orgánica para la preparación de la Fuerza
Y otra Operativa para su empleo en las misiones que se le asignen

El ministro de Defensa es el componente del Gobierno que, sin perjuicio de la responsabilidad colegiada de todo el órgano, tiene atribuida específicamente dentro del mismo la función del *«desarrollo y ejecución de la política de defensa»*, encomendándosele además, en particular, las funciones de asistir al Presidente del Gobierno en la dirección estratégica de las operaciones militares, dirigir la actuación de las Fuerzas Armadas bajo la autoridad del Presidente del Gobierno y dirigir, como miembro del Gobierno la Administración Militar.

El Consejo de Defensa Nacional

Se regula, por último, dentro del Título I de la Ley Orgánica, un órgano de nuevo cuño, que viene a sustituir a la anteriormente llamada «Junta» de Defensa Nacional hasta hoy existente. Es el llamado «Consejo de Defensa Nacional», que se concibe como un órgano colegiado con funciones de asistencia al Presidente del Gobierno y de coordinación intraestatal, especialmente en la dirección de los conflictos armados y en la gestión de crisis. Su composición, que ordinariamente incluye a los más altos cargos y autoridades del Ejecutivo y de las Fuerzas Armadas, se ha dejado, sin embargo, intencionadamente abierta, para adaptarse mejor a las circunstancias concretas de cada situación que se presente en la práctica; y, así, abarca incluso la posibilidad de que se incorporen al Consejo de Defensa Nacional autoridades y cargos de las Comunidades Autónomas y de los gobiernos locales —o sea, de las provincias y de los municipios—, a los que se quiere de esta manera implicar así también por esta vía en responsabilidades de defensa.

Las funciones de este Consejo de Defensa Nacional consisten, fundamentalmente, en asistir al Presidente del Gobierno en la dirección de los conflictos armados y en la gestión de las situaciones de crisis que afecten a la defensa; le corresponde también emitir informe sobre las grandes directrices de la política de defensa. Como órgano de trabajo permanente contará con una «Comisión Interministerial de Defensa».

La Administración Militar

Fuera de toda duda está que las Fuerzas Armadas, como institución básica del Estado establecida en la propia Constitución, se hallan sujetas, naturalmente, al régimen político instaurado en la Norma Fundamental, de suerte que no constituyen, de ninguna manera, un poder o entidad autónoma dentro del

Estado con respecto a los poderes fundamentales consustanciales al régimen político de democracia parlamentaria. En consecuencia, la determinación de los objetivos hacia los que debe dirigirse el potencial militar del Estado, la fijación de la asignación de los recursos estatales que deben dedicarse a constituir dicho potencial y el establecimiento de los criterios de ámbito nacional e internacional a los que haya de atenerse su actuación o empleo, son cuestiones que no corresponde decidir a los propios Mandos militares. Todo ello le viene impuesto por decisión superior del poder político, emanado de la soberanía popular expresada a través del sufragio; son aspectos que se definen en el marco de la política interior y exterior del Estado en materia de defensa, cuya determinación corresponde al Gobierno, bajo el control del Parlamento.

Preparar la política de defensa y velar posteriormente por su desarrollo y ejecución una vez determinada por el Gobierno, así como llevar a cabo la obtención y la gestión de los recursos necesarios en materia de personal, material, infraestructura y financiera, es función que corresponde a la llamada «Administración Militar», concepto éste que aparece también incorporado al texto constitucional, donde unas veces explícita (en el artículo 97) y otras implícitamente (en los artículos 25.3 y 26) aflora repetidamente, no siempre con la debida claridad y precisión.

LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL (L.O. 5/2005, de 17 de noviembre)

ESTRUCTURA OPERATIVA

Desarrollo de la acción conjunta y combinada
Unidad de Mando (JEMAD)

La Administración Militar está constituida por un conjunto orgánico de centros y organismos que tienen a su cargo el desarrollo de funciones directivas y de gestión en materia militar, y que jurídicamente se estructura como uno de los Departamentos en los que los que se organiza funcionalmente la Administración General del Estado; un único Departamento hoy: el Ministerio de Defensa. Dentro del propio Ministerio y formando parte de su estructura interna como uno de los componentes del mismo, se integran las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire.

Las Fuerzas Armadas

La función estatal propia de defensa que constituye el ámbito competencial típico de la actuación militar la atribuye nuestra Constitución en su artículo 8.1 precisamente a «*las Fuerzas Armadas*»; a las Fuerzas Armadas en su conjunto, «*constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire*», y no a cada uno de los tres Ejércitos que las constituyen; de donde puede y debe inducirse un importante principio básico de nuestra organización militar, ahora incorporado como principio rector del entramado orgánico plasmado en los preceptos normativos contenidos en el Título II de la Ley, a saber: la concepción material o sustantiva de las Fuerzas Armadas como una entidad única.

Se entiende que las Fuerzas Armadas no son una mera expresión terminológica usada para abarcar coloquialmente, mediante la utilización de esta expresión más sintética, al común de los tres Ejércitos existentes, sino que, antes bien, el concepto aparece dotado de una sustantividad propia. Se concibe a las Fuerzas Armadas como una entidad única, aglutinante de todo el poder o potencial militar del Estado e integradora de las capacidades y formas de acción específicas de cada uno de sus componentes, terrestre, naval y aéreo.

Para garantizar el cumplimiento eficaz de la multiplicidad de las misiones que pueden encomendarse a las Fuerzas Armadas y, en consecuencia, el empleo de las capacidades que ostenta esa entidad única, suma de las de sus componentes, se ha adoptado también el principio organizativo de la dualidad de estructuras. Las Fuerzas Armadas se organizan según una distinción clara entre su estructura operativa y su estructura orgánica.

La estructura operativa vertebra la disposición del potencial militar del Estado para el planeamiento, la conducción y la ejecución de operaciones militares mediante el empleo de la fuerza y el apoyo logístico a la misma en el curso de las operaciones, nacionales o multinacionales; es decir, para el desarrollo de la acción conjunta y combinada. Dicha estructura operativa se hace depender de la unidad de mando del Jefe del Estado Mayor de la Defensa, figura que ahora se refuerza y que cuenta como órganos auxiliares con un Cuartel General y un Mando de Operaciones subordinado.

En la «estructura orgánica» o estructura administrativa de las Fuerzas Armadas, se vertebran y organizan, dentro de cada Ejército, las distintas unidades, centros y organismos con que cuenta cada uno, con la finalidad de prepararse, esto es, de instruirse y adiestrarse, para aportar a la estructura operativa las capacidades necesarias en cada caso, según las características de la concreta operación de que se trate; como dice la Ley, «*la estructura orgánica posibilitará la generación de la estructura operativa*». Dicha organización, del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, al mando de sus respectivos Jefes de Estado Mayor, ha de ser homogénea entre los mismos y establecerse dentro de cada uno, conforme a criterios funcionales, no territoriales.

ASPECTOS JURÍDICOS

El Título IV de esta nueva Ley Orgánica trata «De las reglas esenciales del comportamiento de los militares» e incorpora el mandato de delimitar por ley ese elenco de reglas esenciales a que han de ajustar los militares su comportamiento en la prestación del cumplimiento del contenido obligacional de su relación de servicio y en el ejercicio del mando: en especial la disciplina, la jerarquía y la obediencia —dentro esta última de unos ciertos límites—, junto a otras reglas o códigos conductuales que, como decimos, habrán de quedar en lo esencial regulados y delimitados por una norma con rango formal de ley y desarrollarse además luego reglamentariamente de manera más pormenorizada en las Reales Ordenanzas, lo que permitirá mantener estas últimas continuamente actualizadas. Se hace referencia también al Régimen Disciplinario como instrumento punitivo que garantice la observancia de aquellas reglas esenciales de comportamiento y demás que conforman el ordenamiento legal de la función militar.

A este respecto del régimen estatutario del personal militar, la Disposición final tercera de la Ley Orgánica incorpo-

ra un mandato normativo dirigido al Gobierno, a fin de que en el plazo de tres meses, a partir de la entrada en vigor de la Ley, remita *«al Congreso de los Diputados un proyecto de ley reguladora de los derechos fundamentales de los militares profesionales»*. La idea que subyace es la de que es posible mejorar notoriamente las condiciones de prestación de la relación profesional de servicios que liga al personal de las Fuerzas Armadas con la Administración del Estado a la que pertenecen, sin afectar por ello a los principios de característicos de la organización militar, como institución profundamente jerarquizada, disciplinada y unida. Unos estándares de calidad de vida en los Ejércitos, que deben establecerse por razones de justicia y con una orientación compensatoria de los especiales sacrificios propios de la profesión militar: el sometimiento a las severas exigencias de la disciplina, la disponibilidad permanente para el servicio, la movilidad geográfica con frecuentes traslados de residencia, etc…

Este incremento de la calidad de vida del militar comienza por la mejora del régimen definidor de su estatuto jurídico, que es actualmente el establecido en la Ley 85/1978, de 28 de diciembre, de Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas, donde se establecen numerosas prohibiciones, derogaciones, limitaciones o restricciones en el ejercicio de los derechos fundamentales y libertades públicas del militar, en una redacción que tiene su explicación en las circunstancias especiales de la transición política española, en que fue aquella Ley alumbrada, pero cuya justificación no resulta hoy enteramente satisfactoria.

LA CONTRIBUCION DE LA SOCIEDAD

Finalmente, el Título V de la Ley trata de la «Contribución a la Defensa» de otros recursos humanos y materiales distintos de los propios de las Fuerzas Armadas, comenzando por los de la Guardia Civil, a la que se define, como es ya tradición en nuestro Derecho, como un Instituto Armado de naturaleza militar, dependiente del Ministro del Interior en el desempeño de las funciones policiales que le atribuye la vigente Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y del Ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que se le encomienden; de manera especial se establece que «en tiempo de conflicto bélico y durante la vigencia del estado de sitio, las actuaciones de la Guardia Civil serán coordinadas por el Consejo de Defensa Nacional, dependiendo en tales supuestos directamente del Ministro de Defensa, en los términos que determine el Presidente del Gobierno».

Seguidamente se regula asimismo, dentro de este Título, la contribución a la defensa de otras instituciones no propiamente militares, como son las que, por abreviar, nos limitaremos tan sólo a citar: el Centro Nacional de Inteligencia, el Cuerpo Nacional de Policía y el sistema de cooperación en materia de Protección Civil.

Hay además dentro de este Título V una previsión abierta acerca de la contribución, gradual y proporcionada a las exigencias de la situación que sea necesario afrontar en cada caso, de «otros recursos» provinientes de la sociedad. Así, en el ámbito del personal o de los recurso humanos, se prevé *«la incorporación a las Fuerzas Armadas de los reservistas que se consideren necesarios»*, de forma gradual y proporcionada a la situación de amenaza que sea necesario afrontar, ya se trate, según las previsiones contenidas en otras partes de nuestro Ordenamiento, de los «Reservistas Voluntarios», de reciente implantación entre nosotros, que son los ciudadanos que, en ejercicio de su derecho constitucional de defender a España, se vinculan temporal y voluntariamente con las Fuerzas Armadas por medio de un compromiso de disponibilidad, o bien de los «Reservistas Obligatorios», que son parte del común de los ciudadanos en general, que en circunstancias excepcionales podrán ser declarados como tales reservistas por el Gobierno, previa autorización de las Cortes Generales, de entre los españoles que cuenten de veinticinco a diecinueve años de edad.

LA NUEVA LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSA NACIONAL (L.O. 5/2005, de 17 de noviembre)

ESTRUCTURA ORGANICA

Posibilitará la generación de la estructura operativa Funcional y homogénea (JEME,s)

Se contienen igualmente previsiones acerca de la contribución de los recursos materiales a las diversas necesidades de la defensa; son los recursos de tipo material, de infraestructura y financieros, provenientes de la sociedad que, según las circunstancias de la situación, se haga necesario allegar a través del uso de las potestades extraordinarias establecidas en nuestro Ordenamiento Jurídico en materia de contratación administrativa, expropiatoria, presupuestaria y demás que sean conducentes al fin indicado de la aportación suplementaria de recursos, la cual se efectuará —dice la Ley— a través de un órgano interministerial cuya composición y funciones se establecerán reglamentariamente.

En este mismo Título V se insertan también dos cláusulas que prevén sendos tipos de lo que pudiéramos denominar «contribución inmaterial a la defensa». En primer lugar, la imposición de limitaciones legales de la propiedad sobre los bienes situados en zonas de interés para la defensa. Y, en segundo lugar, la promoción de una cultura de defensa, dirigida a implantar en todos los poderes públicos y en la propia sociedad española un espíritu generalizado de interés, conocimiento y aprecio hacia las Fuerzas Armadas.

«El Ministerio de Defensa —se dice— *promoverá el desarrollo de la cultura de defensa con la finalidad de que la sociedad española conozca, valore y se identifique con su historia y con el esfuerzo solidario y efectivo mediante el que las Fuerzas Armadas salvaguardan los intereses nacionales. Asimismo, el resto de los poderes públicos contribuirán al logro de este fin»*. Se trata, en definitiva, de que la población civil en su conjunto conozca y preste atención a las cuestiones de seguridad y defensa y comprenda su importancia para la protección de los valores y los intereses propios de una sociedad democrática avanzada, porque la defensa está al servicio de la seguridad, de manera que sin defensa no hay seguridad, sin seguridad no hay estabilidad ni progreso y sin progreso no hay bienestar ■

10.000 HORAS DE VUELO DEL SUBTENIENTE JESÚS RAFAEL ESPINA ORDÓÑEZ

El día 17 de febrero de 2005,en un vuelo en el T19-33 formando parte del destacamento "Sirius", misión de ayuda humanitaria del Ejército del Aire en Indonesia con motivo del maremoto, el subteniente Jesús Rafael Espina Ordóñez superó la cifra de las 10.000 horas de vuelo.

Ingresó en el Ejército del Aire en el año 1974 en León. En julio de 1975 pasó destinado al 91 Grupo de E.M. de la Base Aérea de Getafe como ayudante de mecánico, donde permaneció hasta septiembre de 1977. Realizó su primer vuelo en un Douglas DC-3 junto al sargento 1º Rascón y al capitán Viudes y aunque el avión consiguió despegar tras tres abortos, esto no le hizo desistir de su vocación aeronáutica. También en este destino voló el DC-4 ("La Vaca Sagrada") y el Convair 440 "Metropolitan", su primer avión presurizado.

Con posterioridad, realizó el curso de sargento y pasó destinado en julio de 1978 al Ala 35, donde continuó volando ya como mecánico los aviones T-12 "Aviocar", T-9 "Caribou", T-8 "Azor" y por último, el CN-235 (T-19).

Ha participado en destacamentos en Guinea Ecuatorial, Namibia, Ruanda, Suiza, Grazanise y recientemente en el ya comentado Sirius en Sumatra (Indonesia).

Actualmente realiza los vuelos asignados a su unidad y es responsable de la sección de instrucción de mecánicos de vuelo, además de colaborar con la sección de control de calidad, junto con otros mecánicos en las pruebas en vuelo.

VISITAS DE LA EMACOT AL CONSIS-MONCLOA

En el mes de marzo, se recibieron en la Escuadrilla de Control del SCTM (CONSIS-MONCLOA) las visitas de alumnos que realizaban su formación en la Escuela de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT).

El CONSIS-MONCLOA, Escuadrilla perteneciente al Grupo de Transmisiones, realiza la importante misión de ejecutar, controlar y supervisar la red conjunta de telecomunicaciones militares (RCT). Esta misión incluye cometidos relativos a la gestión de anomalías y seguridad de los medios, así como la configuración y reconfiguración de los distintos elementos de la RCT que prestan sus servicios a todos los usuarios de las transmisiones militares. El CONSIS-MONCLOA, como unidad permanentemente gestionada, realiza servicios H24 en los diferentes gestores que son necesarios para el conveniente funcionamiento de la red. Es importante resaltar el papel de los suboficiales que realizan este tipo de servicios, ya que con su preparación y dedicación al servicio, son capaces de solventar la problemática operativa de la extensa red conjunta de transmisiones.

Las visitas realizadas por la EMACOT al CONSIS-MONCLOA se dividieron en dos fases. En primer lugar, se recibió la visita del 5º curso de conmutación digital para suboficiales, en la cual se pudo comprobar el alto grado de conocimientos adquiridos por este personal así como la experiencia acumulada en los muchos años de trabajo dedicados a las transmisiones en el Ejército del Aire.

A continuación se compartieron ideas, experiencias e impresiones con los alumnos pertenecientes al 2º curso CIS de perfeccionamiento y a la 13ª promoción de la Academia Básica del Aire (ABA), que supuso una importante prueba de fuego para la aplicación de los conocimientos teóricos recibidos por este personal en los diferentes cursos impartidos por la EMACOT.

Durante las visitas se puso de manifiesto la importante relación existente entre el Grupo de Transmisiones y la Escuela de Mando, Control y Telecomunicaciones, consiguiendo entre ambas una elevada cualificación del personal dedicado a las transmisiones militares en el Ejército del Aire.

JUAN J. COLMENAREJO RUIZ
Teniente de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA MAESTRANZA AÉREA DE ALBACETE DISTINGUIDA CON LA ORDEN DEL MÉRITO NACIONAL A LA DONACION DE SANGRE

El día 13 de marzo, se celebró en el campus universitario de Albacete una jornada de homenaje a los donantes de sangre, así como a las personalidades y entidades colaboradoras de esta provincia castellano-manchega.

En este acto la Maestranza Aérea de Albacete recibió la orden del mérito nacional a la donación de sangre. Este galardón ha sido concedido a esta unidad del Ejército del Aire por su implicación en dicha causa, en representación del colectivo de personas trabajadoras en ella, tradicionalmente ligadas a la donación de sangre en la provincia de Albacete.

El teniente coronel Jesús Bógalo Gutiérrez, en nombre de la maestranza, recibió de manos del presidente de la Federación Española de Donantes, Martín Manceñido, dicha orden del mérito nacional.

VISITA AL EVA Nº 2 (VILLATOBAS)

El pasado 16 de marzo, como parte de las actividades docentes de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER), tuvo lugar una visita al Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 2 (Villatobas).

Asistieron a la visita un total de 18 alumnos del Cuerpo de Especialistas, escala de suboficiales, de las especialidades de administración e informática, además de tres profesores de la ESTAER.

La visita comenzó con una presentación sobre las características y misiones de la unidad, se pasó a continuación a visitar las diversas instalaciones y se terminó con un simulacro de incendio en el que se puso de manifiesto la coordinación de las secciones de contraincendios, sanidad y seguridad del EVA.

AYUDA TÉCNICA EN HELICÓPTERO

Gracias a un helicóptero SAR del 803 Escuadrón proporcionado por el MAGEN se pudo acceder al EVA 12 por personal técnico del CLOTRA para solucionar una avería en el radar.

El día 17 de marzo un temporal de nieve había dejado aislado al EVA 12 de Espinosa de los Monteros (Burgos), cuando se produjo la avería del radar RAT 31. Ordenado por el MACOM su reparación técnica al CLOTRA y ante la imposibilidad de acceder al Escuadrón, el personal técnico y el correspondiente equipo y material del CLOTRA, el MAGEN ordenó que un helicóptero del 803 Escuadrón se desplazase a la Base Aérea de Getafe para trasladar al equipo técnico del CLOTRA hasta el mismo asentamiento del radar.

Con gran pericia por parte del piloto, el helicóptero pudo tomar sobre la plataforma nevada y el personal y material del equipo técnico solucionar la avería.

Ha sido la primera ayuda técnica urgente del CLOTRA que ha podido ser solucionada gracias a las características del helicóptero, la profesionalidad de los pilotos del SAR y la coordinación de los mandos MAGEN y MACOM.

VISITA AL MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

El día 16 de marzo, y dentro de lo previsto en el plan de actividades de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) se realizó una visita a las instalaciones del Museo de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire.

En la visita participaron un total de 11 alumnos militares de Complemento al mando de los cuales se encontraba el capitán Armando Martínez Díaz. La visita comenzó con una presentación por parte del director del Museo general Luis Castañón Albo, realizando posteriormente una visita guiada por las diversas salas del museo e instalaciones exteriores. Tras un intercambio de recuerdos se realizó la despedida.

JURA DE BANDERA DE ASPIRANTES A RESERVISTA VOLUNTARIO

El pasado 18 de marzo tuvo lugar en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) el acto de juramento o promesa ante la bandera de España de los aspirantes a reservistas voluntarios de las categorías de oficial y suboficial.

El acto fue presidido por el coronel director de la ESTAER, Esteban Zamora Igualador. Frente a la entrada principal de la Escuela formaron el Escuadrón de Alumnos y una formación de oficiales, suboficiales y tropa de la ESTAER.

Los aspirantes, tras prestar juramento o promesa según la fórmula reglamentaria, pasaron individualmente ante el estandarte del Ala 12. A continuación el coronel director pronunció un discurso en el que se ensalzó la valía y el coraje de estos reservistas, que han decidido aportar lo mejor de ellos mismos al Ejército del Aire. El emotivo acto terminó con el toque de oración y con la interpretación del himno del Ejército del Aire.

La jura o promesa ante la bandera de España marca el final del periodo de formación general, que tiene una duración de dos semanas para los aspirantes sin experiencia militar previa, y que se debe completar con una fase de formación específica, de una semana de duración, en diversas unidades del Ejército del Aire.

EL V RALLY REGIÓN DE MURCIA PASÓ POR LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El domingo 20 de marzo tuvo lugar en la Academia General del Aire de San Javier, la visita del V Rally Región de Murcia.

Cuarenta y cinco vehículos clásicos ó de época, recorrieron las calles de la AGA y se estacionaron en su plaza de armas.

Todas las marcas estaban presentes, Rolls Royce, Mercedes-Benz, Ford (con su mítico Ford T de principios de siglo, entre otros modelos), Bentley, Morgan o Jaguar, y un largo etcétera de marcas y modelos de coches. También llamaron la atención los conductores y pasajeros de los vehículos que la componían, ya que la gran mayoría vestían acorde con la moda de la época. Así encontramos a gangsters, señoras con muchos flecos en los vestidos, zapatos y corbatas blancas en los caballeros, calcetines escoceses hasta las rodillas con pantalones cortos, pamelas, pipas, abrigos clásicos y un sinfín de trajes y atuendos de época, que no hacían más que resaltar la gran caravana multicolor formada por estos vehículos.

Durante la visita pudieron disfrutar del museo de la Academia, que fue muy del agrado de los asistentes, asì como de la presencia de los aviones C-101, que se encontraban en la zona de vuelo aparcados, formando una bonita combinación con los coches antiguos.

Sin lugar a dudas, fue una hermosa mañana soleada de domingo, que no hizo más que acompañar la fabulosa serpiente multicolor, formada por los clásicos, en esta quinta edición del Rally de vehículos antiguos en la Región de Murcia.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE TUVO LUGAR LA ENTREGA DE DESPACHOS DE ALFÉREZ MILITAR DE COMPLEMENTO

El día 1 de abril, tuvo lugar en la Academia General del Aire un acto de entrega de despachos de Alférez Militar de Complemento, de varios cuerpos y escalas, así como de cuadros de honor, el nombramiento de curso distinguido y una imposición de condecoraciones.

Este año han sido 61 los nuevos oficiales de complemento, que han recibido su despacho. Más en concreto fueron, 7 adscritos a la Escala Superior de Oficiales, pertenecientes al Cuerpo de Intendencia, 44 a la Escala de Oficiales del Cuerpo General, 7 del Cuerpo de Especialistas y 4 del Cuerpo de Ingenieros (Escala Técnica).

El acto estuvo presidido por el general director de Enseñanza del Ejército del Aire, Pedro Bernal Gutiérrez y al mismo asistió una representación encabezada por el general director de Asuntos Económicos del Ejército del Aire, Juan Pastor Ayllón, el coronel director de la Escuela de Mando y Control del Ejército del Aire, José M. Sesé Tuesta, el coronel director de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas, Esteban Zamora Igualador y el coronel director del Centro Deportivo Sociocultural "Ruiz de Alda" así como el coronel director de la Academia, Eduardo Garvalena Loscertales.

Cabe destacar que este año el acto tuvo un colorido especial, ya que coincidió con la visita que vienen realizando habitualmente año tras año, la Federación de Peñas Huertanas de la región de Murcia. Refajos, zaragüelles, moños y peinetas sirvieron para engalanar la plaza de armas de la Academia General del Aire. El representante de las Peñas Huertanas, Antonio Avilés, agradeció en todo momento, la deferencia que habían tenido con esta federación, al tener la consideración de haberlos invitado a este singular acto castrense. Junto a Antonio Avilés, estuvieron, la recién nombrada Reina de la Huerta, para este año 2005, acompañada por 14 damas de honor, 6 ayudantes y un cámara. Todos ellos se mostraron muy agradecidos y gratamente sorprendidos por la forma en la que se desarrollaron los actos militares.

Por su parte el coronel director de la Academia, no quiso dejar pasar la oportunidad para agradecer, en una alocución, la voluntad y entrega mostrada por los cuadros de mandos encargados de instruir a los alumnos que recibieron su despacho, por su dedicación y empeño. Incluso tuvo unas palabras para parafrasear al difunto presidente de los Estados Unidos, J.F. Kennedy, recordando un mensaje suyo dedicado a sus conciudadanos justamente después de haber conseguido la presidencia, en el que recordaba no sólo la importancia que tenía que el nuevo Gobierno trabajase bien por su país, sino que también era muy importante lo que podrían hacer todos los ciudadanos por su propia patria. Desafiándolos a entregarse por su propio país.

Tras la alocución las formaciones de alumnos y demás personal militar entonaron el himno del Ejército del Aire, para proseguir los actos castrenses con un desfile terrestre y aéreo.

Finalmente los actos terminaron con el homenaje a los caídos.

VISITA DEL ARZOBISPO CASTRENSE AL ALA 14

El pasado día 4 de abril, el arzobispo castrense de España, Francisco Pérez González, efectuó una visita al Ala 14 y la Base Aérea de Albacete.

La comitiva estaba presidida por el arzobispo castrense, los coroneles jefes del Ala 14, de la Maestranza Aérea de Albacete, y de la Subdelegación de Defensa, los jefes de Grupo del Ala 14, el párroco del Ala 14, y los suboficiales mayores del Ala 14 y de la Maestranza.

Se inició la visita con la bienvenida a cargo del coronel jefe del Ala 14, Félix Sahagún Schwartz, y una visita a la capilla del Ala 14, pasando a continuación a la exposición de un briefing sobre la unidad a cargo del coronel.

Finalizado el mismo, el arzobispo mantuvo una charla-coloquio con una representación de la unidad, en la que comentó, entre otros temas, los diferentes encuentros mantenidos con Su Santidad Juan Pablo II.

A continuación visitó las distintas instalaciones del Ala 14 y de la Maestranza Aérea, donde el arzobispo tuvo la ocasión de comprobar la labor que se realiza tanto por el Grupo de Fuerzas Aéreas, como por los diferentes talleres del Ala 14 y de la Maestranza, y que nos dejó imágenes tan poco usuales como la del arzobispo castrense con un casco de piloto, o a los mandos de un avión de combate.

Una vez concluida la visita a las instalaciones, el arzobispo firmó en el libro de honor de la unidad, y celebró una comida con los mandos del Ala 14 y de la Maestranza Aérea, a la que se unió el obispo de Albacete, Francisco Cases Andreu.

La visita concluyó con la celebración de una misa en la iglesia de San Juan Bautista de Albacete, oficiada por el arzobispo castrense.

CURSO DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES FIJAS DE COMBUSTIBLES

Entre los días 4 y 22 del mes de abril, se celebró en el Centro Logístico de Material de Apoyo el "curso de mecánico de mantenimiento de instalaciones fijas de combustibles" convocado para suboficiales del Ejército de Tierra y del Aire, Guardia Real y Guardia Civil.

Este curso se encuadra dentro del plan de enseñanza de perfeccionamiento del Ejército del Aire y su objetivo fundamental es el de proporcionar unos conocimientos básicos al personal militar, cuya actividad esté directamente relacionada con la manipulación de combustibles, que le permita cumplir adecuadamente las misiones encomendadas. Se considera, además, un requisito importante para poder ejecutar los trabajos de mantenimiento que se requieren en las instalaciones fijas de combustible.

Este año el curso contó con la participación de 10 suboficiales del Ejército del Aire y dos suboficiales del Ejército de Tierra.

En cuanto al desarrollo del mismo, cabe mencionar la inclusión en esta convocatoria de cuatro conferencias por parte de la empresa REPSOL, que fueron muy bien acogidas por los alumnos.

El curso fue clausurado el día 22 por el coronel jefe del CLOMA, que tras la entrega de los correspondientes certificados a los asistentes al mismo, resaltó la oportunidad que siempre ofrece un curso para establecer relaciones profesionales que permitan intercambio de experiencias.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PRIMERA VISITA OFICIAL DEL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE A LA BASE AÉREA DE VILLANUBLA

El pasado 7 de abril, el general del Aire, jefe del Estado Mayor del Aire Francisco José García de la Vega, realizó su primera visita oficial a la Base Aérea de Villanubla.

Tras ser recibido en la plataforma de aeronaves por el coronel Antonio Francisco Castro Sedes, jefe del Ala 37 y Base Aérea de Villanubla, donde se le rindieron los honores de ordenanza, la visita dio comienzo con una presentación en la sala briefing del edificio de Fuerzas Aéreas a cargo del jefe de la Unidad. En ella le fueron expuestas unas ideas generales acerca de los recursos humanos y materiales de los que está dotada el Ala, así como las misiones que esta tiene asignadas.

Posteriormente, acompañados por una comisión de personal de la unidad, se procedió a la visita de diferentes instalaciones donde el jefe del Estado Mayor del Aire, pudo conocer de primera mano tanto las capacidades y potencialidad de las mismas, como la labor desarrollada por el personal destinado en ellas.

Mas tarde, en el salón de actos y ante una nutrida representación de oficiales, suboficiales, tropa y personal civil, el general García de la Vega llevó a cabo una amena disertación basada en dos aspectos fundamentales, por una parte la importancia y trascendencia de las virtudes inherentes a la condición militar, en una institución donde el personal continua siendo el recurso más importante del que se dispone; y por otra, las previsiones de futuro a medio plazo para esta Unidad.

Para finalizar, y tras firmar en el libro de honor, en el pabellón de oficiales se ofreció un vino español, en el que tras brindar por su Majestad el Rey, y en un ambiente distendido, el Jefe del Estado Mayor del Aire, pudo departir con el personal destinado, intercambiando impresiones e inquietudes.

VISITA DEL JEMA A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El día 8 de abril, el general jefe del Estado Mayor del Aire, Francisco José García de la Vega, efectuó una visita oficial a la Base Aérea de Talavera la Real, acompañado del jefe del MAPER, Ramón García Ruiz, y el general jefe del MACOM, Manuel García Berrio.

La visita se desarrolló a partir de las 09:30 horas. Tras rendirse los honores reglamentarios y pasar revista a las tropas, asistió a una conferencia sobre la situación y problemática de la unidad.

La jornada finalizó a las 12:00 horas, tras compartir un desayuno en el comedor general junto al coronel jefe de la base, Antonio Alejandro Solano Brotóns, y una comisión de la unidad.

VISITA DEL INSPECTOR F.R.A. DE MARRUECOS A LA BASE AÉREA DE GETAFE

El pasado día 11 de abril, dentro de las actividades de la IV comisión mixta hispano-marroquí, tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe la visita del general de división Ahmed Boutaleb, inspector de la F.R.A. de Marruecos. Durante la misma estuvo acompañado por el general del Aire jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y el coronel jefe del Ala 35 y de la Base Aérea de Getafe, y consistió en un recorrido por el Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala nº 35 y visita a un avión T-21 en exposición estática.

XXVII CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE ORIENTACIÓN

Entre los días 11 al 15 de abril ha tenido lugar en la Base Aérea de Talavera la Real el XXIX Campeonato Nacional Militar de Orientación, organizado por la Junta Central de E.F. y Deportes del Ejército del Aire. En el mismo han participado 150 hombres y 40 mujeres, pertenecientes a los tres ejércitos, Guardia Civil y Guardia Real. Se han celebrado las tres pruebas reglamentarias en los campeonatos internacionales militares, carrera corta, carrera clásica y relevos por equipos.

La competición ha resultado muy interesante, tanto por el buen nivel de preparación acreditado por parte de los participantes como por la belleza de los bosques extremeños, que reúnen condiciones idóneas para la práctica del deporte de orientación.

Las clasificaciones han sido las siguientes:

• Clasificación general individual:

– Carrera corta femenina: 1º. Sargento 1º Esmeralda Ruiz Alonso (E. Tierra); 2º. Capitán Mª Ángeles Mari Marín (E. Tierra); 3º. Teniente Mª Jesús Menchón Mateo (E. Aire).

– Carrera corta masculina: 1º. Soldado Raúl Expósito Pelado (Guardia Real); 2º. Soldado Antoni López López (E. Tierra); 3º. Brigada Ángel Rojas Avilés (Armada).

– Carrera clásica femenina: 1º. Sargento 1º Esmeralda Ruiz Alonso (E. Tierra); 2º. Teniente Mª Jesús Menchón Mateo (E. Aire); 3º. Capitán Mª Ángeles Mari Marín (E. Tierra).

– Carrera clásica masculina: 1º. CAC Santiago Jiménez Molina (E. Tierra); 2º. Brigada Ángel Rojas Avilés (Armada); 3º. Soldado Raúl Expósito Pelado (Guardia Real).

• Clasificación carreras de relevos femenino

– Equipo campeón: JREF Centro (E. Tierra); capitán Mari Marín, cabo 1º Garrido Hens y sargento 1º Ruiz Alonso.

– Segundo clasificado: JZEF Melilla (E. Tierra); alférez Alvadalejo Fernández, cabo Moreno Lara y cabo Martín García.

Juan Pereira

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

– Tercer clasificado: Guardia Civil (Equipo 1); guardias civiles González Muñoz, Garrido González y Blanco Cantero.

• Carrera de relevos masculino

– Equipo campeón: Guardia Civil (Equipo 1): guardias civiles Valle Tortola, Alcánzar Fernández y guardia 1º Ruiz González.

– Segundo clasificado: JREF Centro (E. Tierra): CAC Jiménez Molina, capitán González Talavero y teniente Rodríguez Macías.

– Tercer clasificado: Armada Madrid; brigada Yagüe Cabrera, teniente coronel Piñeiro Lemos y brigada Rojas Avilés.

El buen nivel alcanzado en este campeonato nos hace ser optimistas de cara a la participación de un equipo español formado por siete hombres y cuatro mujeres, en el campeonato mundial militar del Consejo Internacional de Deporte Militar (CISM), que tuvo lugar del 10 al 16 del mes de junio en Lappeevanta (Finlandia). La Junta Central de E.F. y Deportes del Ejército del Aire, responsable del equipo nacional militar de orientación, ha realizado ya una concentración del equipo nacional y un intercambio con el equipo finlandés de la especialidad en España. Como culminación de la preparación de nuestro equipo, se celebrará una concentración en Navaleno (Soria) en el mes de mayo y otro entrenamiento de preparación previo al campeonato en Finlandia.

El acto de clausura tuvo lugar el día 15 de abril en la Base Aérea de Talavera la Real, cuyo apoyo a la organización del campeonato ha sido decisivo y estuvo presidido por el general Bernal Gutiérrez, director de Enseñanza y vicepresidente de la Junta Central de E.F. y Deportes del Ejército del Aire.

VISITA AL CECAF DE LA IV COMISIÓN MIXTA HISPANO-MARROQUÍ

El día 11 de abril de 2005, tuvo lugar la visita al CECAF de la IV Comisión Mixta Hispano-Marroquí, integrada esta por el general de división Pedro Pitarch Bartolomé (DIGENPOL), general de brigada Mohamed Larbi Tamdi (jefe División Logística E.M. general FAR marroquíes), general de brigada Mohamed Belbachir (jefe Dirección Central Seguridad Defensa Marroquí), coronel mayor Abdallah Hamdoum (jefe Segunda División del E.M. general FAR marroquí) y el teniente coronel Jose M. Sevilla Prada (jefe Órgano Dirección DIGENPOL).

El coronel jefe de la Base Aérea de Cuatro Vientos y el coronel jefe del CECAF, acompañados del teniente coronel Jefe de la Plana Mayor, les dieron la bienvenida y posteriormente se procedió a un briefing explicativo de la organización y funciones del centro. A continuación se realizó la visita de las distintas dependencias de este centro, haciendo hincapié en las nuevas tecnologías aplicadas tanto en materia de fotografía aérea, como de cartografía; entre ellas, los nuevos procesos de revelado y los nuevos procedimientos de confección de planos de propiedad con fines catastrales, servidumbres aeronáuticas, ortoplanos y ortofotos, y en general la cartografía aeronáutica en sus distintas versiones (cartas visuales, manuales del piloto, etc...).

La visita transcurrió en un clima de gran cordialidad, donde el centro transmitió el espíritu de colaboración que le caracteriza con otras Fuerzas Armadas y organismos oficiales de otros paises.

Finalizada la misma, los representantes marroquíes expresaron su agradecimiento y firmaron en el libro de visitas del CECAF, reflejando el reconocimiento a la unidad por el elevado nivel técnico y preparación de su personal.

VISITA A LA BASE AÉREA DE TALAVERA DE LOS VETERANOS DE LA DELEGACIÓN DE BADAJOZ

Con motivo de la festividad de San Hermenegildo, Patrón de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil, los veteranos de la delegación de Badajoz con su presidente, general Ezequiel Moro Cárdenas al frente, visitaron la Base Aérea de Talavera la Real el día 13 de abril de 2005.

Los visitantes, que estuvieron acompañados por el general jefe de la Brigada de Infantería Mecanizada "Extremadura XI", José Ignacio Medina Cebrián, fueron recibidos por el coronel jefe de la Base Aérea de Talavera la Real, Antonio Alejandro Solano Brotóns en la plaza de armas de la base, para posteriormente pasar al salón de actos donde se celebró la Santa Misa y se procedió a la entrega del premio de San Hermenegildo 2005 y Medalla de la Hermandad que, en esta edición, recayó en el brigada de la Guardia Civil José Cordón Cordero.

Tras este acto, los veteranos visitaron el Museo de la Unidad, así como diversas dependencias de la base, finalizando con una copa de vino español, tras la cual regresaron de nuevo a la ciudad de Badajoz.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE LA REINA DE LA HUERTA 2005 A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El pasado 19 de abril visitó esta unidad la Reina de la Huerta 2005 junto con sus damas de honor. Esta visita, que va adquiriendo rango de tradición, se viene realizando desde hace más de una década con el propósito de hermanar las relaciones entre los representantes de las distintas peñas huertanas de la ciudad de Murcia y la Base Aérea de Alcantarilla.

Recibidas por el coronel jefe de la base y jefes de grupo, en un breve briefing se les expuso las particularidades de este centro así como de las dos unidades estacionadas (Escuela Militar de Paracaidismo y Escuadrón de Zapadores Paracaidistas).

Después de visitar una exposición estática del material con que están dotadas ambas unidades y presenciar en el campo de instrucción paracaidista las evoluciones sobre los aparatos de las distintas patrullas de alumnos, realizaron un bautismo del aire a cargo de aviones T.12B del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, sobre la ciudad de Murcia y sus alrededores.

La jornada finalizó con una exhibición de paracaidismo en los alrededores del monumento al Junkers, momento que aprovecharon para realizar una fotografía conmemorativa.

VISITA REALIZADA POR LOS SARGENTOS ALUMNOS DE LA 13ª PROMOCIÓN CE-ES (TEL) DE LA ABA AL EVA Nº 2 (VILLATOBAS)

El pasado día 21 de abril, los sargentos alumnos de la 13ª promoción CE-ES (TEL) de la ABA, que actualmente están desarrollando su periodo de formación en la EMACOT, realizaron una visita al EVA nº 2 de Villatobas.

Los alumnos acompañados por el coronel director de la EMACOT, José María Sesé Tuesta y sus profesores de la misma, a su llegada al EVA nº 2 fueron recibidos por su comandante jefe, José Carlos García-Verdugo Sánchez, impartiéndose a continuación un briefing de presentación de la unidad.

La visita continuó con un recorrido por las diversas instalaciones del EVA nº 2, la cual gracias a la dedicación del personal que colaboró en la misma, hizo que ésta resultara muy atractiva y provechosa.

HOMENAJE A LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA EN LA BASE AÉREA DE GETAFE

El día 23 de abril, tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe un acto con motivo del homenaje que hicieron sus familiares a los miembros veteranos de la asociación de Aviadores de la República. En dicho acto, tuvo lugar una exhibición aérea, en la que participaron un T-21 del Ala 35, un Yak-52 y Su-26 integrantes del "Club Acrobático Central", y cinco C-101 de la Patrulla "Amigo" de la Base Aérea de Matacán.

El acto estuvo presidido por el teniente general y jefe del Mando Aéreo General del Ejército del Aire Gonzalo Ramos Jácome.

Al finalizar la exhibición se hizo entrega de unos obsequios a los homenajeados, y todos los asistentes disfrutaron de una copa de vino español.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PRIMERA JORNADA SOBRE VISIÓN EN MEDIO AMBIENTE OPERACIONAL

El día 22 de abril ha tenido lugar en el Salón de Briefing del Ala 12, en la Base Aérea de Torrejón, la I jornada sobre visión en medio ambiente operacional, organizada por la UMAAD-Madrid en colaboración con el Centro de Optometría Internacional.

La jornada fue presidida e inaugurada por el general médico Adolfo Rey Seijo.

Participaron como conferenciantes profesores del Centro de Optometría Internacional. Marisol García Rubio, doctora en Optometría (Oxford internacional University), directora del Centro de Optometría Internacional y profesor honorífico de la Universidad Complutense de Madrid, presentó el tema "Visión del Color. Visión fotópica, mesópica y escotópica" en el que trató de las propiedades de la visión y de aquellas ilusiones ópticas que pueden tener repercusión en el medio ambiente operacional.

Pilar Plou Campo, licenciada en Medicina y Cirugía, doctora en Optometría (Oxford Internacional University) y miembro de la Internacional Academy of Sports Vision, en su conferencia "Algunas habilidades visuales fundamentales: concepto, importancia y entrenamiento" explicó aquellas capacidades relacionadas con la visión que pueden ser entrenadas para mejorar el rendimiento, mostrando un campo amplísimo de aplicación en operaciones tanto aéreas como terrestres.

Jesús Marcén Grasa, doctor en Ciencias Físicas, catedrático de la Escuela Universitaria de Óptica-Optometría y director de la Escuela Universitaria de Óptica (Universidad Complutense de Madrid), bajo el título "Introducción a los instrumentos ópticos de aplicación militar" expuso los distintos aparatos ópticos (prismáticos, gafas de visión nocturna, termovisión) con sus características principales y sus aplicaciones en el medio operativo.

Todos los temas se expusieron de forma interactiva con lo que se consiguió un mayor aprovechamiento dada la implicación participativa de los asistentes.

Asistieron representantes del MACOM, de la DISAN, del Ala 12, del Ala 48, de la EZAPAC, del EADA, de la UMAER, de la UMAAD-Zaragoza y de la UMAAD-Madrid. Manifestaron su agrado por la jornada y su interés por los temas tratados, lo que hace que la organización se plantee repetir esta iniciativa en años sucesivos y profundizar en distintos aspectos de forma más específica para las distintas misiones de cada unidad.

PASO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR, EN CAÍDA LIBRE

La semana del 25 al 29 de abril Álvaro Bultó, Santi Corrella, Vicent J. Antoine y Toni López, conocidos deportistas de aventura, se han entrenado en la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" a fin de preparar el paso del Estrecho de Gibraltar en caída libre, con la ayuda de unos monos especiales.

Durante su permanencia, han adaptado sus equipos para usar el equipamiento de oxígeno que requieren los lanzamientos a gran altitud, y han repasado y afianzado los procedimientos de lanzamiento con oxígeno. En este periodo han efectuado un total de 8 lanzamientos HALO-HAHO, oscilando entre los 11.000 y 25.000 fts., con el apoyo de los profesores de la escuela y desde aviones del Ala 35 y 721 Escuadrón de FF.AA.

Este personal lleva tres años preparando el reto: 14,5 km. de distancia, cerca de 40º bajo cero, 35.000 fts. de altitud, en torno a 10 minutos de caída libre.

El entrenamiento finalizó el viernes, 29 de abril, con la entrega de unos recuerdos, tanto por parte de la Escuela Militar de Paracaidismo, como por parte del equipo que se estuvo entrenando.

VISITA REALIZADA POR LOS SARGENTOS ALUMNOS DE LA 13ª PROMOCIÓN CE-ES (TEL)

El día 25 de abril los componentes de la 13ª promoción de sargentos alumnos de telecomunicaciones y electrónica de la Academia Básica del Aire, que cursan su segundo año de carrera en la EMACOT, realizaron una visita a la Academia de Infantería de Toledo.

A su llegada a la misma, éstos, junto a profesores de la EMACOT y su coronel director José María Sesé Tuesa, fueron recibidos por miembros de la academia; tras asistir a un briefing en el que se detallaba la organización, funciones y perfil de los alumnos de este centro de formación comenzó un recorrido por diversas instalaciones en las que cabe destacar el museo de la Academia de Infantería y el comedor de alumnos, ambos de gran valor patrimonial, e instalaciones deportivas y de prácticas.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL GJMACOM AL CLOTRA Y AL GRUTRA

El teniente general jefe del Mando Aéreo de Combate visitó el CLOTRA y el GRUTRA el 26 de abril de 2005. Asistió acompañado del general segundo jefe del Mando Aéreo de Combate y del general jefe del Sistema de Mando y Control Aéreo, así como por el coronel y tenientes coroneles de la Sección de Comunicaciones del MACOM.

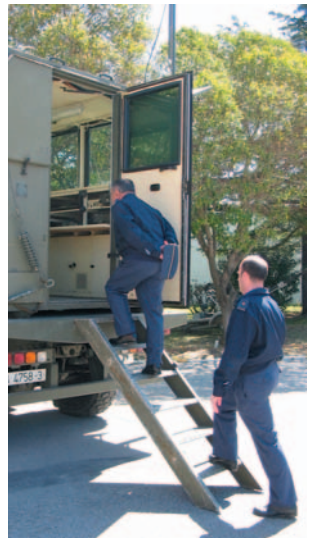
El interés del GJMACOM se centró en conocer en detalle los cometidos de ambas unidades, en especial la situación actual de los relacionados con el Sistema de Mando y Control Aéreo, así como sus capacidades de carácter expedicionario.

El CLOTRA (Centro Logístico de Transmisiones) se ocupa, principalmente, del mantenimiento y abastecimiento en tercer escalón del material de comunicaciones y electrónica del Ejército del Aire. Cabe destacar el alto nivel alcanzado en el mantenimiento de los nuevos radares tridimensionales RAT-31 y Lanza, y del Sistema Spada 2000 dotado de misiles Aspide 2000 y Mistral, todos ellos para la Defensa Aérea. Otras áreas de interés preferente son Aviónica y Ayudas a la Navegación. También tiene una función conjunta como centro de mantenimiento principal en tercer escalón del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares (SCTM).

Por otro lado, las funciones del GRUTRA (Grupo de Transmisiones) se pueden agrupar en:

– Función operativa: centros de comunicaciones, módulos CIS desplegables, torre móvil de control aéreo, sistema de megafonía móvil…

– Función logística: mantenimiento y abastecimiento en segundo escalón del 75% de las estaciones de comunicaciones del SCTM y de las estaciones desplegables de comunicaciones tierra-aire para el Sistema de Mando y Control Aéreo.



– Función técnica y de apoyo a la decisión: gestión de circuitos de comunicaciones del SCTM, inspecciones de centros de comunicaciones e informes técnicos relativos a comunicaciones en el ámbito del Ejército del Aire, entre otras.

Ambas unidades, ubicadas en el Acuartelamiento Aéreo de Getafe, tienen una dependencia orgánica del general jefe del Mando Aéreo General y otra operativa del general jefe del Mando de Apoyo Logístico y del general jefe de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones, respectivamente.

VISITA DEL VI CURSO DE ESTADO MAYOR AL GRUMOCA

El día 26 de abril, los componentes del VI curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, formado por 33 alumnos acompañados de 4 profesores, realizaron una visita al Grupo Móvil de Control Aéreo. En el transcurso de ésta fue expuesto un briefing referente a las misiones y cometidos de la unidad, los destacamentos que esta unidad mantiene en Manás (Kirguizistán) y el recién activado de Herat (Afganistán), así como las necesidades surgidas por los nuevos requisitos OTAN y del Ejército del Aire. Posteriormente tuvo lugar una exposición estática donde se mostraban los diferentes medios operativos y logísticos del GRUMOCA.

La visita concluyó con un almuerzo en la tienda-comedor desplegada para la ocasión.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ÉXITO DE PARTICIPACIÓN EN EL VI CAMPEONATO NÁUTICO INTERUNIVERSIDADES DE LA REGIÓN DE MURCIA

El pasado sábado 30 de abril tuvo lugar en la playa de Barnuevo de Santiago de la Ribera, a escasos metros de las instalaciones de la Academia General del Aire, la celebración del VI Campeonato Náutico Interuniversidades de piragüismo.

Como viene siendo habitual año tras año, en él participaron los alumnos de la Academia General del Aire, la Universidad Católica San Antonio de Murcia, la Universidad de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena, además de, la Universidad de Estudios Generales de Valencia y la Universidad de Alicante, que participaron también el pasado año. Como gran novedad este año participó la Escuela Naval Militar de Marín.

La competición deportiva estuvo además enmarcada dentro de unos actos que englobaron además el Salón de la Oferta Educativa, que se expuso en el paseo de la playa de Barnuevo.

La prueba, co-organizada por la Academia General del Aire y otros organismos, como el Ayuntamiento de San Javier y la Federación de Piragüismo, congregó a varios miles de personas en la playa de Barnuevo. Unos aficionados que disfrutaron de lo lindo viendo competir a más de ciento setenta palistas, de los siete centros de enseñanza superior anteriormente citados.

En cuanto a los resultados podríamos destacar el cuarto puesto conseguido por la Academia general del Aire de San Javier, con 52 puntos totales, que se vio precedida en la clasificación por la UCAM, que fue por tercer año consecutivo la vencedora, la Universidad de Murcia y la Universidad Politécnica de Cartagena. La Escuela Naval de Marín, ocupó el quinto puesto, con un total de 50 puntos, justo por detrás de la AGA.

La magnífica exhibición de la patrulla supuso el colofón final, para un fabuloso día primaveral, en el que todos los aficionados que pasaron por allí, pudieron disfrutar de un día en el que el deporte, la amistad, el compañerismo y el hermanamiento entre los diferentes alumnos de los diferentes centros de educación que allí se dieron cita, hicieron posible que los actos programados fueran nuevamente un éxito. Hasta la próxima edición.

VISITA AL CLAEX DEL XXI CURSO TEDAX DE LA GUARDIA CIVIL

Como viene siendo habitual en los últimos años, el curso TEDAX (Técnicos en Desactivación de Explosivos) de la Guardia Civil ha institucionalizado la visita al Centro Logístico de Armamento y Experimentación del Ejército del Aire (CLAEX). Con tal motivo, el pasado día 4 de mayo, los alumnos del XXI curso TEDAX visitaron las instalaciones de esa Unidad, centrando su interés en las actividades EOD (Desactivación de Explosivos) del centro.

Tras la bienvenida, a cargo del coronel jefe del CLAEX y del teniente coronel jefe del Grupo de Armamento, los miembros del equipo EOD acompañaron a los alumnos durante el resto de la visita. Los alumnos demostraron especial interés en la exhibición estática de armamento aéreo, la exposición de material EOD y la práctica con herramientas específicas de desactivación de armamento aéreo.

Con este tipo de actividades, el CLAEX pretende fomentar las relaciones entre la gran familia de titulados EOD de las FCSE y las FAS, al objeto de intercambiar experiencia y conocimientos, herramientas imprescindibles para acometer con éxito cualquier incidente EOD ya sea reglamentario o no reglamentario.

LA XXXII PROMOCIÓN CELEBRA SUS BODAS DE PLATA EN LA AGA

El viernes 6 de mayo tuvo lugar en la Academia General del Aire, la conmemoración del XXV Aniversario de la XXXII Promoción del Ejército del Aire y Promociones del año 1980 de los Cuerpos Comunes de la Defensa y del Cuerpo de Ingenieros en sus Escalas Superior y Técnica del Ejército del Aire.

Como viene siendo habitual, año tras año en el mes de mayo, la Academia General del Aire se vistió de gala para acoger este singular evento que supone el reencuentro con una casa que fue la suya durante mucho tiempo. La singular conmemoración se inició con una visita por las distintas instalaciones de este centro de formación en la que pudieron rememorar antiguos recuerdos de cuando eran alumnos. Entre esas paredes muchos de ellos guardan aún secretos, historias y anécdotas que perdurarán siempre, por mucho tiempo que transcurra. Entre las instalaciones a mencionar, cabe reseñar el reencuentro con las escuadrillas, donde muchos de ellos recordaron sus alojamientos, la nueva piscina cubierta, que ya les hubiese gustado disfrutar cuando estuvieron de alumnos aquí, y una exposición estática en la zona de vuelos, donde pudieron contemplar los aviones C-101, las Tamiz y dos T-6 que se encontraban aparcadas en la zona de vuelo, pertenecientes a la Fundación Infante de Orleáns.

Los actos prosiguieron con un acontecimiento que difícilmente olvidarán en su vida, ya que pudieron refrendar, aún más si cabe, su compromiso con la patria, al prestar nuevamente Juramento de Fidelidad a la bandera. Sin lugar a dudas este fue uno de los momentos más emotivos que tuvo lugar en este ilustre centro de formación. Muchos recordaron la primera vez que prestaron juramento en esta misma plaza de armas, hace casi tres décadas. Además este año también juraron bandera las esposas de los compañeros fallecidos, que además se sintieron muy emocionadas y agradecidas al acompañar al resto de los componentes de la promoción.

El coronel director de la Academia no quiso dejar pasar la oportunidad para agradecer en una alocución, los esfuerzos por intentar hacer de este, un Ejército del Aire mejor, y además recordó la famosa frase “como decíamos ayer” atribuida al ilustre Fray Luis de León, tras su paso por la cárcel y reencuentro con sus alumnos en la cátedra de la Universidad de Salamanca, que sirvió para comparar aquella situación con la actual.

Por su parte el teniente coronel Rubén García Servert, como número uno de la promoción, también realizó una alocución en la que recordó los viejos momentos vividos

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

en compañía de los compañeros y recordó además a los fallecidos y a sus familias.

Sin tiempo para más, se iniciaron los desfiles terrestre y aéreo. Para, seguidamente trasladarse a la zona de vuelos donde pudieron disfrutar de una exhibición de la Patrulla Águila y de la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire, que se desplazaron desde la Base Aérea de Alcantarilla, para amenizar aún más los actos organizados con motivo de la conmemoración del XXV aniversario, desde su entrega de despachos en la Academia.

Los actos matutinos finalizaron con una comida de hermandad en el comedor

de alumnos de la Academia, en la que compartieron mesa con los actuales alumnos de este centro.

Finalmente a las 9:30 de la noche tuvo lugar la cena de gala de la promoción en el club social de alumnos de la AGA, a ella asistieron casi todos los miembros de las promociones que celebraban sus bodas de plata. Definitivamente este fue el broche de oro con el que se culminó un día inolvidable en sus vidas profesionales, que difícilmente olvidarán.

INAUGURACIÓN DE UN MONUMENTO CONMEMORATIVO AL PAPA JUAN PABLO II

El pasado día 11 de mayo en la Base Aérea de Cuatro Vientos se procedió a la Inauguración de un monumento conmemorativo del encuentro que tuvo lugar con la juventud con motivo de la visita a España del anterior pontífice Juan Pablo II el día de 3 mayo de 2003 en la citada base aérea. Al acto convocado por el jefe del Mando Aéreo General, teniente general Gonzalo Ramos Jácome asistieron, entre otras autoridades, el cardenal-arzobispo de Madrid Antonio María Rouco Varela, el arzobispo cstrense monseñor Francisco Pérez González y el director del Aeropuerto de Cuatro Vientos Antonio Rodríguez Icardo.

El teniente general Ramos tras dar la cordial bienvenida a todos los asistentes, pronunció una breve alocución donde resaltó la importancia del evento que vivió la base aérea en el 2003. La ceremonia de bendición del monumento fue presidida por el cardenal-arzobispo de Madrid quien, a su vez, también resaltó la excepcional y emotiva acogida que dispensaron los jóvenes de España y de Madrid a Su Santidad el Papa Juan Pablo II. Asimismo, felicitó a todos aquellos que estuvieron implicados en la organización de la citada jornada. El monumento fue levantado en las proximidades de la singular e histórica torre de vuelos de Cuatro Vientos, cuna de la Aviación española. Una vez finalizada la ceremonia, se ofreció un almuerzo en el pabellón antiguo de oficiales de esta base.

EXHIBICIÓN DE LA PAPEA EN LA JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS EN SALAMANCA

El pasado 15 de mayo la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) participó junto con otras unidades de este ejército en la jornada de puertas abiertas de la Base Aérea de Salamanca. Dicha jornada estuvo organizada con motivo del evento "Salamanca 2005-Plaza Mayor de Europa". La extraordinaria experiencia de los componentes de la patrulla permitió, que pese a la carencia de condiciones meteorológicas óptimas por estar el techo de nubes por debajo de la altura de lanzamiento, se pudiera realizar la exhibición.

Superadas las dificultades se efectuó el lanzamiento,

consistente en tres pasadas a mil metros y caída libre. En las dos primeras pasadas los saltadores, con equipos de precisión, y en la segunda con campanas más maniobrables, efectuaron las figuras a las que nos tienen acostumbrados, biplano, espejo y separación a cuarenta metros del suelo para la toma de tierra. La exhibición concluyó con la llegada a tierra del último saltador, como viene siendo habitual, con una bandera de España de 87 metros cuadrados desplegada.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE EL CAMPEONATO DE NATACIÓN DE LA EUAFA EN SU EDICIÓN DE 2005

El fin de semana del 13 al 15 de mayo tuvo lugar en la Academia General del Aire, el Campeonato de natación entre las Academias Europeas en su edición de 2005. Este encuentro deportivo se enmarca dentro de la EUAFA, (European Air Force Academies), que es una entidad que regula los intercambios deportivos y socioculturales entre un gran número de academias europeas. Las pruebas se llevaron a cabo en la nueva piscina cubierta, recientemente inaugurada en la Academia General del Aire.

Este año participaron en las pruebas de natación un total de siete academias de las fuerzas aéreas de siete países. La clasificación final estuvo encabezada por el combinado de Grecia, que logró un total de 31 puntos, seguido de Inglaterra e Italia que ocuparon el segundo y tercer lugar del podium, respectivamente. El conjunto español quedó en un discreto sexto lugar, detrás de Francia y Turquía y sólo por delante de Holanda, que fue la última clasificada.

Tras la llegada el viernes 13 de mayo de las delegaciones, la competición se inició con la ceremonia de Inauguración que se llevó a cabo en el Campo de Deportes, siendo el coronel director de la Academia, Eduardo Garvalena Loscertales, el encargado de declarar oficialmente inaugurado el Campeonato de Natación EUAFA 2005.

Entre las pruebas que se celebraron destacó la de 100 metros estilo libre, en la que venció Liaropoulos de Grecia, en un apretado final con Bescheron de Francia y su compatriota Kerpelis. Los tres estuvieron en el mismo segundo y a penas les separaron unas décimas. El tiempo del vencedor fue de 57´´38 y los del segundo y tercer clasificado fueron 57´´53 y 57´´68 respectivamente.

Otra de las pruebas que levantó gran expectación fue la de 50 metros estilo libre. En esta prueba también hubo una gran disputa hasta los últimos metros, venciendo Stewart, de Inglaterra que logró un crono de 31´´11. Al nadador inglés le sucedieron Georgia de Grecia y su compatriota Ford. Ninguno de los españoles logró alcanzar la final.

Finalmente la última de las pruebas que se disputaron fue la de 4X100 metros. En esta ocasión el conjunto español sí que logró meterse en la final, para conseguir un meritorio cuarto puesto por delante de Turquía y Francia. El crono marcado por los alumnos de la AGA fue de 4´11´´95.

En definitiva, este fue un gran fin de semana en el que un gran número de alumnos de diferentes academias europeas, disfrutaron haciendo deporte y compartiendo con sus compañeros de otros países, las aventuras y desventuras que día a día sufren en sus respectivos centros de formación. Hasta la próxima edición.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

JORNADA DE CUESTACIÓN CONTRA EL CANCER, A BENEFICIO DE LA ASOCIACIÓN REGIONAL DE MURCIA

El día 19 de mayo y con ocasión de la jornada de cuestación contra el cáncer que organizó la Asociación Regional de Murcia, la Base Aérea de Alcantarilla, como ya es tradición desde hace más de 30 años ininterrumpidamente, instaló en la céntrica plaza de Santo Domingo de la ciudad de Murcia una mesa petitoria.

Presidida por la esposa del coronel jefe de la Base, María del Mar Cabezas Hurtado, y auxiliada por un nutrido grupo de Damas de Loreto de la Asociación de Alcantarilla, esposas de los oficiales y suboficiales destinados en la Unidad junto a personal femenino de tropa profesional, desarrollaron su meritoria labor a favor de la lucha contra dicha enfermedad en la citada plaza y calles aledañas. Previamente , se había realizado una colecta entre el personal de la base, colecta que fue incorporada a la recaudación.

VISITA DE LA REINA MAYOR E INFANTIL Y DAMAS DE HONOR DE LAS FIESTAS DE ALCANTARILLA

El día 19 de mayo, la reina mayor, Conchi Abellán Fernández, e infantil, Merche Romero López, de las fiestas de Alcantarilla 2005, realizaron la tradicional visita a la Base Aérea de Alcantarilla.

El programa se inició a las diez de la mañana con la bienvenida del coronel jefe de la base y la proyección de una película donde se expusieron las misiones y cometidos desarrollados por las unidades ubicadas en la base, Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" y Escuadrón de Zapadores Paracaidistas.

A continuación, y después de realizarse la consabida fotografía de recuerdo junto al monumento al Junkers, y presenciar una exhibición de paracaidismo a cargo de una patrulla de profesores e instructores de la escuela, efectuaron un bautismo del aire en aviones T.12B del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

La visita finalizó con la entrega de los correspondientes diplomas acreditativos del bautismo del aire e intercambio de regalos.

PRÁCTICAS CONJUNTAS CONSORCIO EXTINCIÓN DE INCENDIOS DE MURCIA Y SECCIÓN DE CONTRA INCENDIOS DE LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El pasado 20 de mayo, se realizaron en la Base Aérea de Alcantarilla las prácticas conjuntas de extinción de incendios con la participación de personal MPTM de la sección de DQ y CI, voluntarios de Protección Civil de Alcantarilla, voluntarios de Cruz Roja y bomberos de la comunidad autónoma de Murcia, con el apoyo del helicóptero de rescate y extinción de incendios de la Dirección General de Protección Civil de Murcia, con base en la Base Aérea de Alcantarilla.

La práctica consistió en un simulacro de rescate y extinción de incendio producido como consecuencia de un gran accidente aéreo con fuego real en la que la intervención del helicóptero mediante dos descargas sucesivas de 1.000 litros de agua, cada una sobre el escenario del accidente, contribuía a la disminución de la altura de las llamas y reducción del calor generado a fín de que los equipos de extinción pudieran contenerlas y permitir la rápida evacuación de los pilotos y pasaje por parte del equipo de rescate de tripulaciones.

El desarrollo de las prácticas fue seguido in situ con gran atención por el director general de Protección Civil de la comunicad autónoma, acompañado por el coronel jefe de la base, el alcalde de Alcantarilla y el primer teniente de alcalde.

EXHIBICIÓN PARACAIDISTA DE LA PAPEA EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El día 22 de mayo, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), realizó una exhibición de paracaidismo en la Base Aérea de Zaragoza, con motivo de su jornada de puertas abiertas.

Al igual que sucedió en la exhibición de La Coruña, las condiciones meteorológicas no permitieron realizar el programa previsto. No obstante, a pesar de los 18 nudos y los 1.000 metros de altura de lanzamiento, fue posible la realización de los biplanos y la toma de tierra con las campanas de biplano unidas. La exhibición finalizó como viene siendo habitual en las exhibiciones de la PAPEA, con el despliegue y toma de tierra del último saltador, con la bandera española.

ENTRENAMIENTO CONJUNTO PATRULLAS ATLAS/PAPEA EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

Del 23 de mayo al 1 de junio, los 14 componentes de la patrulla de paracaidismo de las FAR marroquíes, ATLAS, entre los cuales figura una mujer, permaneció en la Base Aérea de Alcantarilla realizando el intercambio anual, en su octava edición, con la Patrulla de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA).

Con una media de tres lanzamientos conjuntos diarios desde los T.12B del 721 Escuadrón de FF.AA., se profundizó en las técnicas que permiten la preparación de los distintos campeonatos en los que ambas patrullas participan.

El ambiente muy cordial y de gran camaradería se culminó con una comida de confraternización en un restaurante típico de la zona, no faltando las protocolarias visitas turísticas, en este caso a la localidad alicantina de Crevillente.

VISITA DE LA ACADEMIA NAVAL DE ALEMANIA A LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El pasado 25 de mayo tuvo lugar en la Academia General del Aire, la visita del curso de oficiales de la Academia Naval de Alemania. Enmarcada dentro de su plan de estudios, con el objetivo primordial de conocer las Fuerzas Armadas de un país amigo y aliado en todo lo que atañe a la organización y cometidos principales dentro del Ejército del Aire.

Un total de 24 alumnos alemanes, acompañados por su jefe de Estudios y el capitán de Fragata, Bernhard Wehner, agregado Naval en la Embajada de la República Federal de Alemania, se desplazaron en autocar desde Cartagena, donde también visitaron las instalaciones que posee la Armada española en la ciudad portuaria, para compartir una jornada con sus compañeros españoles en San Javier.

Durante su estancia en la Academia pudieron disfrutar de una visita guiada por las aulas, las instalaciones deportivas y la zona de vuelos, además de una comida en compañía de los alumnos de la Academia General del Aire y de algunos profesores de este centro.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

CONFERENCIA EN LA BASE AÉREA DE VILLANUBLA SOBRE EL A 400 M

El pasado 27 de mayo, fue impartida, en el salón de actos de la Base Aérea de Villanuela, una conferencia sobre el futuro avión de transporte estratégico del Ejército del Aire, el Airbus 400 M.

Dentro del ciclo de conferencias del Ala 37, encuadradas en el Plan de Acción cultural, derivado del Plan Director de Cultura de Defensa, Gerardo Gómez Fernández, ingeniero aeronáutico de la empresa CASA-EADS y en la actualidad Director Regional para Latinoamérica y Caribe en le Dirección de Ventas, una vez introducido por el coronel Castro, Jefe de la Base y Ala 37, ofreció una amena disertación sobre las características técnicas y grandes posibilidades operativas que ofrecerá este producto de la industria aeronáutica europea, con vistas a su inicio en servicio en nuestro Ejército del Aire, previsto para la segunda década de este siglo.

Con esta conferencia, el personal de esta unidad, familiarizada con el transporte aéreo militar en el segmento ligero (entorno a los 1.500 Kg), ha podido entrar en contacto con un material aéreo que supone una auténtica revolución en el concepto del transporte aéreo militar, al introducir el carácter estratégico, con el aumento consiguiente en la capacidad de proyección de nuestras Fuerzas Armadas.

50 ANIVERSARIO DEL 802 ESCUADRÓN SAR

El 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y RCC (Centro Coordinador de Salvamento) de Canarias ha tenido el honor de ser el primer escuadrón SAR español en cumplir 50 años.

Con motivo de tal efeméride, el sábado 28 de mayo de 2005 se celebró en la Base Aérea de Gando un acto castrense presidido por el general jefe del Mando Aéreo de Canarias, Antonio Ríos Domínguez, al que asistió el personal del 802 Escuadrón y gran parte de sus antiguos miembros.

A continuación se homenajeó a todos los jefes de la unidad de sus 50 años de historia así como a los integrantes de ella que cumplieron más de 20 años de servicio en el SAR de Canarias.

Como colofón, y para darse a conocer al público en general, el 29 de mayo se inauguró una exposición en el museo Elder de la Ciencia y la Tecnología de las Palmas de Gran Canarias en la que se hace una retrospectiva al trabajo e historial del 802 escuadrón en sus 50 años de existencia. Dicha exposición se mantendrá hasta el próximo día 12 de junio.

EJERCICIO VALLADOLID 2005

Como en años anteriores, la Base Aérea de Villanubla ha albergado durante la última semana de mayo el desarrollo del Ejercicio Valladolid 2005, competición internacional, que bajo el liderazgo y organización de la Brigada Paracadista del Ejército de Tierra, pretende como objetivo fundamental el intercambio de técnicas y procedimientos relativos a lanzamientos a gran altura, tipo HAHO y HALO.

En el transcurso de este ejercicio, delegaciones militares pertenecientes a un total de siete países, en esta edición se han incorporado Egipto y Argelia, han llevado a cabo un total de 2.600 saltos, tanto en las modalidades de apertura manual como HALO y HAHO, utilizando para ello material aéreo perteneciente al Ejército del Aire consistente en aviones C-130, C-295 y C-212, desplazados para su misión, tanto a la base aérea de Villanubla como al aeródromo militar de León.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL PUEBLO DE ANTIGÜEDAD –PALENCIA- HOMENAJEA A LOS HERMANOS MARTÍN CAMPO, PILOTOS DE LA GUERRA CIVIL

Coincidiendo con las fiestas patronales de Antigüedad, un pequeño pueblo de la provincia de Palencia, se ha desarrollado un homenaje a dos pilotos de la localidad, los hermanos César y Augusto Martín Campo. Estos pioneros de la aviación militar eran capitán y teniente respectivamente, y combatieron y murieron durante la contienda cada uno en un bando distinto, pues mientras César era jefe de una escuadrilla de Heinkel 51 en el bando nacional, su hermano Augusto estaba destinado en la Escuadra número 5 de la República y volaba Natachas. La vida de estos pilotos de finales de los años 20 será descrita con todo detalle en el libro que recientemente publicara el autor de este artículo.

Para realizar este homenaje el Ayuntamiento de la localidad solicitó al JEMA una serie de medios y apoyos para la realización de los actos. La solicitud fue atendida, encargándose el MAGEN de la exhibición aérea y el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) de todo lo relativo a la exposición, la charla y el protocolo.

Los actos fueron presididos por el general Bayardo Abos, jefe del SHYCEA, que estuvo acompañado por el general Diego Alonso, como representante del MAGEN y el coronel Demetrio Zorita, jefe de la secretaría del SHYCEA. Acompañando a los tres comisionados acudieron sus esposas a quienes agradecemos desde aquí que este fin de semana dejaran sus obligaciones profesionales y familiares para contribuir con su presencia y apoyo a engrandecer este homenaje.

El programa de actos fue el siguiente:

El sábado 28 de mayo se inauguró la exposición en el Salón Cultural de la villa sobre "El presente y pasado de la aviación", y posteriormente, el teniente coronel Jorge Clavero Mañueco, también piloto y natural de este pueblo, desarrolló una charla biográfica de los homenajeados. Para la exposición se contó con la ayuda del Museo del Aire que aportó cuadros, fotos, láminas y diversos adornos y videos divulgativos de la actividad desarrollada en nuestro Ejército del Aire. La charla se desarrolló en un salón de un aforo de doscientas cincuenta personas, resultando insuficiente para todos las personas que acudieron, por lo que, a petición del alcalde de la localidad, la charla se repetirá en fechas próximas.

El domingo 29 de mayo, se descubrió una placa conmemorativa en la casa en la que vivió y sigue viviendo la familia Martín Campo. La placa en la que junto a las fotografías de los pilotos se les reconoce como pioneros de la aviación, fue descubierta por el general Bayardo Abos, Luís Fernando Cantero, alcalde de Antigüedad y Carmen Martín, sobrina de los homenajeados. Después del descubrimiento de la placa todos los asistentes pudimos contemplar una impresionante exhibición aérea compuesta por la Patrulla Amigo 41 y posteriormente por tres F-18 del Ala 15, que deleitaron a las más de tres mil personas asistentes quienes a pesar de la lluvia aguantaron gustosos durante toda la exhibición. El capitán Jorge Lanzas, líder de la patrulla Amigo 41, junto con sus puntos, nos dieron una demostración de precisión, ritmo y sincronización en una exhibición muy preparada y armónica. Lo de los tres F-18

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

fue una coincidencia, pues aunque sólo estaba programado uno, los dos aviones reservas del desfile de las FAs de la Coruña, en su vuelo de recuperación a Zaragoza, se unieron al avión programado para dar un par de pasadas en formación que resultaron impresionantes. Después de las pasadas de tres aviones, el capitán Juan Carrasco del Ala 15 se quedó mostrando las excelentes características de maniobrabilidad del EF-18. La emoción de los asistentes podía verse en sus caras y se oían aplausos en todas y cada una de las maniobras tanto de la patrulla Amigo como del EF-18.

Después de la exhibición se celebró una Misa al aire libre en honor Nuestra Señora de Garón, patrona de Antigüedad.

Como colofón el capitán Cotillas y su tripulación del Ala 48 acudió con un Superpuma para realizar el bautismo del aire a más de 150 niños de todos los pueblos de la comarca. La expectación entre niños y padres era muy grande y sólo la cara de felicidad de los pequeños al bajar del helicóptero amortiguó la frustración de sus padres por no poder volar. El anhelo era común "la próxima vez nos toca a los padres", y no era para menos al ver a toda la tripulación dedicada a hacer feliz a sus pasajeros.

Enrique Martín presidente de la Diputación de Palencia y junto con él, el alcalde presidente del Ayuntamiento de Antigüedad, además de diputados de Castilla y León, alcaldes de la zona y un sinfín de aficionados a la aeronáutica nos felicitaron y agradecieron de forma emocionada la presencia del Ejército del Aire en este homenaje.

La comarca del Cerrato, que ocupa parte de las provincias de Palencia, Burgos y Valladolid, ha vivido, sin duda, unas jornadas inolvidables en las que se ha homenajeado a dos pioneros de la aviación y se ha hermanado al pueblo con su Ejército del Aire.

El esfuerzo realizado por el Ejército del Aire en personal y material, ha sido muy reconocido y rentable en cuanto a su difusión, pues estas jornadas han tenido un gran eco tanto en la población como en los medios de comunicación de Castilla y León. Baste decir que en los últimos 10 días se han publicado más de 20 artículos y reseñas en la prensa palentina, la noticia ha aparecido mas de 10 veces en los informativos de las televisiones regionales y se ha hablado en las cadenas de radio un gran número de veces, lo que pone de manifiesto la buena predisposición de los habitantes de esta comarca con su Ejército del Aire y por tanto con las Fuerzas Armadas.

JORGE CLAVERO MAÑUECO
Teniente Coronel de Aviación

INTERCAMBIO DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE (ESCUADRÓN DE VUELO BÁSICO) Y LA ACADEMIA F. A. PORTUGUESA (103 ESCUADRA)

Pilotos de la F. A. Portuguesa y del Ejército del Aire realizaron un Intercambio en la Academia General del Aire de San Javier, durante la semana del 30 de mayo al 3 de junio de 2005.

La comisión portuguesa, compuesta por cinco oficiales, llegó a las 14:00 horas del día 30 de mayo. A su llegada una comisión encabezada por el comandante jefe del Escuadrón de Vuelo Básico y varios profesores del citado escuadrón acogieron la llegada de la Delegación Portuguesa. Una hora más tarde el coronel director, Eduardo Garvalena Loscertales, recibió a la comisión de pilotos portugueses en el edificio de dirección para darles oficialmente la bienvenida.

A lo largo de la semana, se han realizado numerosas actividades entre las que destacan un Intercambio de tripulaciones en aviones españoles y portugueses en el que pilotos de la Academia pudieron volar en los dos Alpha Jet de la F. A. Portuguesa y dos pilotos portugueses volaron en los C-101 que tenemos en nuestra Academia, además de una ruta turística por la Comunidad Valenciana y una cena de confraternización entre ambas delegaciones.

PARTICIPACIÓN DE LA PAPEA EN EL CAMPEONATO DE PARACAIDISMO DE CROACIA

Del 2 al 6 del mes de junio, siete miembros de la PAPEA participaron en el campeonato de paracaidismo de precisión, desarrollado en el aeródromo de "Grobnicko Polje" en Rijeka (Croacia). La presente edición ha contado con la participación de 130 saltadores de 15 países agrupados en 29 equipos.

El equipo español estaba compuesto por el capitán José Vicente Royo Delgado, como jefe de delegación, subteniente Alberto Henarejos Gómez, en calidad de juez y cinco cabos primeros como saltadores. Según la clasificación absoluta los cabos primeros López López y Mena quedaron en el sexto puesto junto con otros seis competidores de distintos países.

Para finalizar indicar que los lanzamientos del campeonato se realizaron desde dos aviones AN-2 y un Cessna 207.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA ONCE VISITA LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El pasado 4 de junio tuvo lugar en la Academia General del Aire, la visita de un grupo de personas pertenecientes a la Organización Nacional de Ciegos Españoles.

La llegada de la delegación se produjo a las 11:15 horas, siendo recibidos por el coronel director, Eduardo Garvalena Loscertales, y por la comisión de acompañamiento.

Durante su estancia en la AGA visitaron distintas instalaciones entre las que destacamos, el museo, los edificios de los alumnos, el aula de motores, los simuladores de vuelo y una exposición estática de los aviones Tamiz y C-101.

Sin lugar a dudas, fue una visita, singular y sin precedentes, ya que asistieron más de doscientas personas aproximadamente, repartidas entre el personal de acompañamiento y los propios miembros de la ONCE. La visita tuvo una buena acogida por parte de los invitados, que pudieron disfrutar con un recorrido que les llevó por los lugares más representativos de este centro de formación.

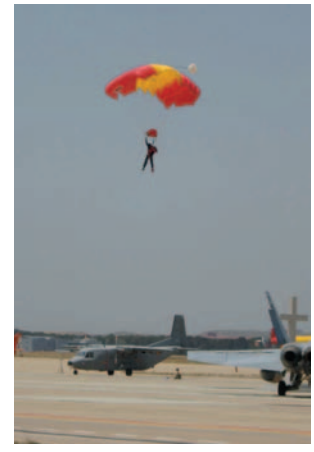
Finalmente la comisión perteneciente a la Organización Nacional de Ciegos abandonó las instalaciones de la Academia, emplazando para realizar otra visita en otra ocasión a todos sus miembros.

EXHIBICIÓN DE LA PAPEA EN LA BASE AÉREA DE TORREJON

El 4 de junio 9 componentes de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA) realizaron una exhibición de paracaidismo en la Base Aérea de Torrejón con ocasión del "Día del veterano de las Fuerzas Armadas españolas". Desarrollada en su tercera edición, las anteriores se desarrollaron en Colmenar Viejo (Madrid) y Rota (Cádiz), contó con la asistencia de veteranos mutilados y familiares de varias asociaciones, tanto de Madrid y su provincia como de alrededor.

La exhibición se realizó en tres pasadas desde un CASA "Aviocar" del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con sede en la murciana Base Aérea de Alcantarilla. En la primera pasada saltaron cinco miembros de la asociación nacional de veteranos paracaidistas, autorizados expresamente para el lanzamiento. Las dos siguientes correspondieron a los miembros de la PAPEA. La primera a 2.500 metros y la segunda a 1.200; en la primera los 5 saltadores, en caída libre, formaron una estrella señalizada con botes de humo a fin de hacerla más vistosa. En la segunda, los cuatro saltadores restantes pudieron realizar el programa que les es habitual en este tipo de exhibiciones aún a pesar del incremento del viento, inexistente a la hora del despegue.

Como viene siendo tradicional, la exhibición finalizó con la llegada a tierra del último saltador, portador de una enseña nacional de más de 80 metros cuadrados.



CELEBRACIÓN EN HIGUERA DE VARGAS

El día 4 de junio se celebraron en la localidad extremeña de Higuera de Vargas, la XIX edición de los actos en honor de su Patrona: Ntra. Sra. La Virgen de Loreto. Como viene siendo habitual en años anteriores, contaron con la gran afluencia del público, así como con una amplia representación de personal militar y civil pertenecientes a la Base Aérea de Talavera la Real.

El alcalde Presidente de Higuera de Vargas, José Andrino Gullón, recibió en el Ayuntamiento al coronel jefe del Ala 23, Antonio Alejandro Solano Brotóns, acompañado por su esposa, la presidenta de las damas de Loreto, Rosa Valverde Ortuño y una comisión de personal de la unidad. Posteriormente, en la ermita de Ntra. Sra. de Loreto, se ofició la Santa Misa conjuntamente por el párroco de la localidad y el capellán de la base y en la que tuvo lugar una ofrenda floral por parte de la presidenta de las Damas de Loreto de la Base Aérea de Talavera la Real. Momentos después, dos aviones F-5 sobrevolaron la ermita dabdi así más brillantez a la ceremonia.

Higuera de Vargas demostró su admiración a la Virgen de Loreto, venerando su imagen durante el recorrido procesional de sus calles que estuvieron engalanadas con rosas de papel multicolor.

Por último, se degustó en la finca "La Cañada", una paella elaborada por la base y ofrecida al pueblo de Higuera de Vargas y, como en anteriores ocasiones, contó con una gran afluencia de público y sin duda, contribuyó a realzar los actos a la vez que fortaleció las relaciones entre el pueblo extremeño y el Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL AERÓDROMO MILITAR DE LANZAROTE RINDE HOMENAJE A LOS LANZAROTEÑOS QUE HICIERON EL SERVICIO MILITAR COMO SOLDADOS DE REEMPLAZO DURANTE LOS ÚLTIMOS 60 AÑOS

El día 5 de junio a las 12:00 horas, casi un centenar de soldados nacidos en Lanzarote, militares de reemplazo de Aviación, se reunieron para recordar su experiencia militar en este aeródromo y EVA 22

A su llegada al aeródromo, los ex-soldados, veteranos del Ejército del Aire, fueron recibidos por el suboficial mayor de la unidad y una comisión de protocolo. Entre los soldados homenajeados destacamos a Francisco Armas Estinga, que con sus 82 años de edad, nos recordaba que calentaban la comida con leña y dormían en barracones de madera.

Con la asistencia de las autoridades civiles y militares de la isla, así como todo el personal franco de servicio del aeródromo y EVA 22, acompañados de sus familias, junto con las de los homenajeados, presidido por el coronel jefe del Aeródromo Militar de Lanzarote, José María Ortiz Jiménez, a las 12:00 horas de la mañana se iniciaron los actos.

A los acordes del himno nacional tuvo lugar el izado de la bandera, que recibió los honores de ordenanza correspondientes por todo el personal presente. Continúa el acto con el homenaje a los caídos que dieron su vida por España, ofrenda de una corona de laurel en el monumento a los caídos, toque de oración, interpretación de "La muerte no es el final" y ejecución de una salva de fusilería a cargo de la Escuadrilla de Tropa.

Seguidamente, se leyeron dos artículos de las RR.OO. de las FA,s, por los suboficiales mayores del aeródromo y EVA nº 22, que hacían referencia al acto que se estaba celebrando. A continuación, el coronel jefe del aeródromo hace una alocución, desglosando los artículos de las ordenanzas leídos anteriormente y recordando la historia del aeródromo desde su comienzo.

Se interpretó el Himno de Aviación y seguidamente los homenajeados, en compañía de las autoridades, personal del Aeródromo Militar de Lanzarote, EVA 22 y familiares, se sitúan en el lugar correspondiente, donde las dos unidades desfilaron ante los ex-militares de reemplazo homenajeados.

Terminado el desfile militar, se procedió a visitar la zona residencial de los MPTM,s, piscina y zonas deportivas, así como alojamientos y servicios, comedor y cocina, cafetería, salas de TV y biblioteca. En el estacionamiento de aeronaves, se hicieron tomas de fotografía de los homenajeados y familiares asistentes al acto, en compañía de las autoridades y personal militar de las dos unidades.

Los actos finalizaron con un vino español en honor de los homenajeados y sus familiares, en el comedor de la residencia de tropa.

Finalmente el personal homenajeado se retiró, con la intención de volver a encontrarse el próximo año y recibiendo con cariño los saludos de hermandad, compañerismo y simpatía, que les ofrecieron los componentes, de las dos unidades participantes.

ANTONIO ROJO VALLES
Suboficial mayor de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EXHIBICIÓN DE LA PAPEA EN LA FELGUERA (ASTURIAS)

El 5 de junio la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA) realizó una exhibición en La Felguera (Asturias) con ocasión del homenaje al aeronauta Fernández Duro.

Como en ocasiones anteriores, la exhibición se realizó en dos pasadas desde un T.12B "Aviocar" del 721 Escuadrón de Fuerzas aéreas. La primera a 2.500 metros y la segunda a 1.200. En la primera los cinco saltadores, en caída libre, formaron una estrella señalizada con botes de humo a fin de hacerla más vistosa. En la segunda, los cuatro saltadores restantes pudieron ralizar el programa que les es habitual en este tipo de exhibiciones, aún a pesar de la cercanía de los cables del tendido eléctrico que añadió dificultad a la toma de tierra.

Como viene siendo tradicional, la exhibición finalizó con la llegada a tierra del último saltador, portador de una enseña nacional de más de 80 metros cuadrados.

92 CURSO DE CAZA Y ATAQUE

El 7 de junio finalizó el "92º Curso de Caza y Ataque" compuesto por doce alumnos del 5º curso (CGESO) pertenecientes a la LVI Promoción de la Academia General del Aire.

En el salón de actos del grupo de esta unidad, se celebró la entrega de diplomas a los alféreces, por parte del coronel jefe de la Base Aérea de Talavera la Real, Antonio Alejandro Solano Brotóns, quien impartiendo la última lección del curso, felicitó a los alumnos, reconociendo asímismo, la labor de todo el personal de esta base para llevar a cabo con éxito el citado curso.

Seguidamente, en la cafetería de este Ala, tuvo lugar un brindis de honor donde el personal comisionado departió felicitaciones y enhorabuenas a los alumnos.

SEMINARIO DE INTELIGENCIA DEL EUROCUERPO AL CENTRO DE SISTEMAS AEROESPACIALES DE OBSERVACIÓN

El Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB) recibió, el día 8 de junio, la visita de 42 componentes del Seminario de Inteligencia del Eurocuerpo, concurrentes a las conferencias organizadas por el Estado Mayor del Ejército de Tierra (Sección de Inteligencia y Seguridad del Ejército de Tierra, SINTSE). El coronel De Anta, jefe de G-2 del Eurocuerpo, fue el oficial de mayor graduación de los visitantes.

El grupo fue recibido en la puerta de la Base Aérea de Torrejón por los responsables de seguridad interior del centro, quienes acompañaron al vehículo que transportaba a la delegación visitante hasta la puerta de la unidad, donde fueron acogidos por el jefe de la unidad, teniente coronel Toledano, los jefes de los Escuadrones y el suboficial mayor. La visita consistió en un briefing de la unidad a cargo del jefe de la Unidad y responsables de cada uno de los escuadrones, fotografía del grupo, café, visita a la unidad y explicación sobre misión, explotación y producción sobre las pantallas de seguimientos de cada uno de los segmentos correspondientes.

Finalizada la visita, el coronel De Anta pronunció unas palabras de agradecimiento por lo acertado de las exposiciones y del planeamiento de la visita de las instalaciones, e hizo entrega de una metopa a la unidad, recibiendo cada uno de los concurrentes a la misma un recuerdo del CESAEROB.

Aviación Militar en 2005

JESUS PINILLOS PRIETO
General de Aviación

La Aviación Militar en España, como en los países de la OTAN en el año 2005 ha seguido las pautas marcadas por su urgente transformación y la necesidad de dar respuesta a las amenazas emergentes y al nuevo concepto global, asimétrico e interdependiente de la seguridad.

La Fuerza Aérea en la actualidad ya no es solo responsable de garantizar la protección del territorio nacional y sus intereses estratégicos, sino de la proyección de estabilidad y seguridad fuera de sus fronteras. 2005 ha puesto en evidencia el valor añadido de la aviación militar en operaciones expedicionarias que van desde la acción preventiva o correctiva contra el terrorismo, a la gestión de crisis, el mantenimiento o la imposición de la paz, la respuesta eficaz a desastres naturales de todo tipo o la necesidad de asistencia humanitaria. Operaciones todas ellas de tipo conjunto/combinado, en escenarios hostiles y lejanos que exigen medios aéreos flexibles, capaces de operar en cualquier condición y logísticamente mantenibles fuera de sus bases de operación.

La evolución de la aviación militar en los países de nuestro entorno sigue pautas muy similares, en continuo conflicto entre unos compromisos crecientes y presupuestos menguantes. Ante la complejidad del desarrollo, los retrasos asociados y el coste de nuevas plataformas se opta por perfeccionar los sistemas embarcados existentes y aumentar la precisión de las armas disponibles. Los nuevos tipos de objetivos requieren tiempos de reacción muy cortos y precisión quirúrgica en la acción, los sistemas de mando y control disponen ahora de apenas minutos para identificar un objetivo e integrar todas las fuentes de información posibles en tiempo real, el concepto "Network Centric Warfare" domina los planes estratégicos de todo Estado Mayor y la inserción de medios no tripulados (UAVs) en los dispositivos operativos es un hecho incuestionable para toda fuerza aérea avanzada. Con estos parámetros se presentan de modo gráfico los progresos y logros más importantes de nuestra aviación militar y la de nuestros países aliados en el 2005.

F-35 JSF
Los planes del Pentágono para adquirir 3000 JSFs continúan su tendencia menguante, la fecha de entrada en servicio se demora más allá del 2014 y con una capacidad aire-suelo muy limitada en los primeros años. Se han solucionado los problemas de exceso de peso (1400 kgs en la versión STVOL) pero el control de los costes sigue siendo el mayor problema de este programa. Las cifras del desarrollo ascienden a 40000 M$ (un incremento de 7000 M$), mientras el coste unitario por avión mantiene su objetivo de 45 M$ para la versión de la FFAA, y 60 M$ para la versión naval y la STOVL. En el 2006 las naciones participantes deberán comprometer la fase de producción y los costes previstos para cada versión van a jugar un papel muy importante para la toma de decisiones. Ante este escenario Turquía, Noruega y Gran Bretaña exploran soluciones alternativas.

Su-30MKI "Super-Flanker"
La Fuerza Aérea India inició en esta año las operaciones y exhibió frente a cazas franceses y americanos su flamante flota de aviones "Super-Flanker", el primer caza de nueva generación operativo en el mundo equipado con un radar de barrido electrónico y empuje vectorial. Esto unido a la conocida bondad aerodinámica de la plataforma y las características de los misiles rusos hacen de este sistema de armas un rival muy serio.

F-22 "Raptor"
En el 2005 la USAF declaró su primer escuadrón operativo de F-22 en Langley AFB. Se mantiene el pulso entre la Fuerza Aérea y el Departamento de Defensa para incrementar el número de aviones por encima de los 180 presupuestados. Con 28000 M$ invertidos en el desarrollo y un coste unitario de 113 M$, la USAF defiende que un F-22 es mas eficaz que dos F-15 (75 M$) manteniendo el requisito de 381 cazas para sustituir los F-15 y dotar como mínimo 10 escuadrones expedicionarios.

F/A-18E/F "SUPER HORNET"
De los 460 aviones previstos por la US Navy, 250 han sido ya entregados. Las últimas versiones incluyen el misil AIM-9X, la capacidad de designar objetivos con el casco del piloto y en sustitución del clásico APG-73, un radar de barrido electrónico activo (AN/APG-79), que permite mayor distancia de detección, mayor resolución y mayor resistencia a las contramedidas. La versión de Guerra Electrónica de este avión denominado "Growler" ha iniciado en 2005 sus ensayos en vuelo y entrará en producción en el 2008 para sustituir los vetustos "Prowler".

RAFALE
No ha sido un buen año para Dassault y su Rafale con el fracaso en Singapur, poco después de Corea y ambos en favor de modelos derivados del F-15E. La Fuerza Aérea Francesa y la Marina mantienen en principio sus compromisos con un total de 294 unidades (234 FAF y 60 MF), pero ha cambiado la configuración, en favor del número de monoplazas quedando los biplazas relegados a la misión de entrenamiento y ataque nuclear. En el 2005 se ha declarado operativo el primer escuadrón embarcado, mientras la Fuerza Aérea ha recibido 12 aviones y espera tener el primer escuadrón operativo IOC con 20 aviones a mediados del 2006. Prosigue el desarrollo del nuevo estándar F3 ofrecido a la exportación y que incluye una capacidad multimisión avanzada, mientras Dassault concentra sus esfuerzos en Grecia y Argelia después de las últimas noticias sobre la selección por Arabia Saudita del Eurofighter.

MiG-35 "Super-Fulcrum".
Presentado por primera vez en público en Moscú, agosto del 2005, en el Festival Aéreo MAKS como MiG-29OVT. El nuevo MiG-29 competirá durante el 2006 con el Gripen, Rafale, F-16C/D y F-18E/F, para dotar a la India de 126 nuevos cazas con que completar su flota de Su-30MKI en un programa de 9000 M$. Comparado con el conocido MiG-29 el nuevo MiG-35 tiene un 50% mas de alcance, carga el doble de armamento en ocho puntos (en lugar de seis) y sus motores están dotados de empuje vectorial que con su pequeño tamaño y menor inercia aparenta superar en agilidad al rey de los "air- shows", su hermano mayor Su-30.

F-16 "FALCON"
Entregados los primeros F-16E/F Bloque 60, "DESERT FALCON", a Emiratos Arabes con el motor mas potente que equipa en la actualidad un caza (14,5 Tm), radar de barrido electrónico y un FLIR/LD interno. Israel ultima la recepción de sus F-16I "SOUFA" una versión adaptada a la interdicción lejana. Con 180 aviones todavía en cartera de pedidos, la cadena de producción de este caza se mantiene asegurada hasta el 2010. Grecia (30), Chile (10), Israel (102), Polonia (48), Omán (12) y Emiratos Árabes (80), todos ellos tienen contratos en firme mientras India y Pakistán se mantienen como potenciales clientes. Como negocio adicional hay que tener en cuenta que 4.500 F-16 operan en todo el mundo y han iniciado o esperan hacerlo pronto el proceso de modernización.

JAS-39 "GRIPEN"
El primer avión de combate sueco que consigue tener éxito en la exportación. La República Checa y Hungría son los dos primeros países de la OTAN que en el año 2005 empezaron a operar sus nuevos JAS 39 Gripen. Las entregas a Sudáfrica se iniciarán pronto y Saab mantiene los planes de modernización de este avión con la incorporación del misil IRIS-T y el pod LITENING, integrados con un casco que permite más agilidad para la designación de blancos desde cabina.

MISIL TAURUS

En el 2005 se firmó el contrato con la empresa SENER (57,39 M€) para la fabricación y entrega de 43 misiles operacionales KEPD-350 "TAURUS" (Target Adaptive Unitary and dispensor Robotic Ubiquity System) de ataque aire-superficie al EA, junto con dos misiles de entrenamiento en tierra, el sistema de planeamiento de misiones y su integración en el avión F-18. El misil opera en la Luftwaffe integrado en el Tornado y proporcionará a nuestra flota de C-15 y C-16 la capacidad "stand-off" necesaria para atacar objetivos con seguridad y precisión a distancias superiores a 300 Kms. El misil tiene una cabeza de combate de 450 Kgs y vuela hasta su objetivo en una ruta programada, siguiendo el perfil del terreno a 0,8 M y 30 m de altura.

EUROFIGHTER "TYPHOON" EN MORÓN.

Morón ha recepcionado los primeros 13 C-16 "Typhoon" y el 113 Escuadrón de Conversión Operativa va a iniciar sus tareas de instrucción en el 2006. Hasta el 2007 se completará la cifra de 20 unidades previstas dentro del contrato de la Tranche 1 y en el 2008 se iniciarán las entregas de los 33 aviones previstos en la Tranche 2. Mientras tanto EADS-CASA sigue las actividades de regularización del estándar de la flota existente y el MALOG continúa a buen ritmo el plan de modernización de infraestructuras en la BA de Morón. En el 2005 se han consolidado los términos de la venta de 18 aviones a Austria y se ha anunciado un primer acuerdo de venta de 73 aviones a Arabia Saudita forjado bilateralmente por el Gobierno Británico, al mejor estilo del programa Al Yamamah, que en los años 80 supuso una venta masiva a este país de aviones Tornados, Hawk y Pilatus por un valor estimado de 50000 M$. Las precarias relaciones diplomáticas del Reino Saudí con EEUU han podido propiciar este acuerdo, que supondrá un balón de oxígeno para el programa internacional y la posible solución a los problemas que enfrentan actualmente a la industria con las naciones del programa sobre el coste de las mejoras operativas a incluir en el avión. Italia ha sido el primero de los cuatro países Eurofighter en declarar en Dic 2005 sus Typhoon listos para misiones de Defensa Aérea (QRA) en la BA de Grosseto.

MISIL AIRE AIRE METEOR
El nuevo misil europeo sustituto del AMRAAM ha volado en 2005 en las tres plataformas que tienen prevista su integración, Dassault Rafale, Saab Gripen y Eurofighter Typhoon. MBDA es el contratista principal para las seis naciones comprometidas en este programa y durante el 2006 deben tener lugar los primeros disparos no guiados desde un Gripen, en el polígono de Vidsen. Eventualmente será un Typhoon el banco de ensayos definitivo para llevar a cabo el desarrollo e integración del misil que tiene previsto estar operativo en el 2012.

MODERNIZACIÓN C-15
La modernización de los EF-18 es hoy por hoy uno de los programas más importantes del Ejército del Aire. El Grupo de Software del Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX) del Ejército del Aire está jugando un papel muy importante junto con EADS CASA en el diseño y desarrollo del software y en la integración y ensayo de los equipos de aviónica del nuevo C-15M. Los primeros aviones ya operan en el Ala 12 y los nuevos retos para el 2006 serán la contratación de la suite de guerra electrónica, la modificación estructural y ampliación de vida de la flota C-15, junto con la integración del nuevo misil aire-aire IRIS-T y el misil crucero Taurus.

A400M
Tres desastres naturales de primer orden, como han sido el tsunami en el Sudeste Asiático, el huracán Katrina en EEUU y el terremoto en Cachemira han puesto de manifiesto la importancia de la aviación de transporte para llevar a cabo operaciones humanitarias. 192 Airbus A400M han sido ya comprometidos por los siete países iniciales y las primeras exportaciones están confirmadas a Sudáfrica (8) y Malasia (4), los hitos técnicos previstos en 2005 han sido superados, incluido el rodaje con éxito de un motor TP400-D6 en banco. España con 27 aviones se sitúa el tercero en la cartera de pedidos, por detrás de Alemania (60) y Francia (50) y por delante de Gran Bretaña (25), Turquía (10) y Bélgica (8). Las primeras entregas están previstas para el 2009 y EADS-CASA Sevilla ha iniciado la construcción de las instalaciones para la cadena de montaje final de todos los aviones que aportará a esta ciudad más de 700 puestos de trabajo directos y 3000 indirectos.

P-3 "Orion"

450 aviones P-3 "Orion" se mantienen operativos en el mundo después de cuarenta años de servicio en 15 países y 14 millones de horas voladas. En España continúa el programa de modernización de los 5 P-3B del Ala 11 que está llevando a cabo EADS-CASA con el objetivo de actualizar sus sistemas de misión, navegación y comunicaciones, así como el centro de preparación y explotación de misiones en tierra. El primer avión modernizado y el centro de apoyo a la misión deben ser recepcionados por el Ala 11 en el primer trimestre del próximo año mientras un segundo avión ha iniciado ya el proceso de modernización.

C-27J "Spartan"
En 2005 Alenia Aeronautica consiguió su segundo contrato de exportación para su transporte táctico vendiendo 8 aviones a Bulgaria que se suman a los 12 aviones de Grecia. En 2005 Italia retiró definitivamente sus G.222 después de 27 años en servicio. De los 44 aviones entregados siete permanecían todavía operativos y serán sustituidos por 12 C-27J "Spartan" además de los 22 C-130J cuyas entregas concluyeron en Febrero del 2005.

MODERNIZACIÓN F-5B
Se ha completado la modernización de aviónica en 17 aviones F-5B que permitirá instruir a los nuevos pilotos de caza en un entorno avanzado para facilitar su inserción en modernos o modernizados sistemas como el C-14, C-15 y C-16. Continúa de acuerdo con los planes previstos la modernización estructural y secuenciada de los aviones, a realizar en MAESAL, que permitirá su operación hasta el 2020.

SUPER-PUMA HD-21
En el 2005 se llevaron a cabo las actividades de desarrollo e integración de capacidades adicionales para posibilitar los helicópteros HD-21 a la misión SAR de Combate. Nuevos equipos y elementos de protección van a permitir a estas plataformas operar en zonas de alto riesgo con una seguridad mínima. Las modificaciones llevadas a cabo incluyen entre otras la compatibilización de cabina con gafas de visión nocturna, instalación de armamento, sistemas de protección electrónica, equipos FLIR y blindaje de zonas críticas.

T-21, C-295M
En el 2005 el EA ha adquirido un nuevo C-295M que se suma a los nueve aviones C-295M (FATAM II) existentes en el Ala 35 y que dotan el 353 Escuadrón. El avión se encuentra en EADS-CASA en un proceso de adaptación para unificar su configuración con la flota existente estando prevista su entrega al Ala 35 en el primer trimestre del 2006. Respecto al CN-235 este avión incorpora unos metros adicionales de fuselaje y mayor capacidad de carga, además de nueva aviónica, capacidad de planeamiento de misión, sistemas de extracción de carga, reabastecimiento en vuelo, comunicaciones encriptadas y un sistema avanzado de guerra electrónica. Durante el 2005 se ha llevado a cabo la estandarización de la flota existente y el desarrollo e integración de un equipo alertador de misiles para operar en escenarios de riesgo.

SUSCRIBASE A

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

FUNDADA EN 1932

POR 18,12 EUROS AL AÑO (DIEZ NUMEROS)*
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA,
c/ Princesa 88, bajo. 28008 Madrid
(Puede suscribirse llamando al teléfono 91 550 39 25 o remitiendo un fax al número 91 550 39 35).

Si, deseo suscribirme a la **Revista de Aeronáutica y Astronáutica**

❒ Por el periodo de un año a partir del mes de .....

❒ Indefinidamente (mínimo un año) a partir del mes de .....

Nombre y Apellidos .....

Calle o plaza ..... Código postal .....

Ciudad..... Provincia/País ..... Teléfono.....

Modos de pago:

❒ Giro postal

❒ Cheque a nombre de Revista de Aeronáutica y Astronáutica

❒ Domiciliación bancaria (sólo para residentes en España)

Datos bancarios (si ha elegido la última opción).

Entidad Oficina D.C. Número de cuenta

❒❒❒❒ ❒❒❒❒ ❒❒ ❒❒❒❒❒❒❒❒❒❒

Fecha y firma

La Aviación civil en 2005

Año de contrastes

José Antonio Martinez Cabeza
Miembro del IHCA

Hace una docena de meses este resumen anual hablaba de 2004 adjetivándolo como un tiempo de transición en el que la demanda de transporte aéreo había emprendido una inequívoca mejora, pero donde algunas compañías estaban con el agua al cuello mientras el precio del combustible, como inexorable Espada de Damocles, amenazaba a todas sin excepción. El finiquitado 2005 se ha movido en similares tendencias, pero algunas cosas han cambiado, por ejemplo, las ventas de aviones se han disparado superando las expectativas más optimistas de los fabricantes y se han acentuado las diferencias de crecimiento del tráfico aéreo entre unas zonas y otras. De ahí el epígrafe de año de contrastes que figura en el encabezamiento.

Bombardier entregó en enero a Air Canada Jazz el avión número 1.000 de la familia CRJ. -Bombardier-

Tal y como siempre sucede, las estadísticas totales del tráfico aéreo comercial correspondientes al año 2005 no están disponibles en estos días, ni siquiera en estado provisional, y tardarán aún semanas en ser dadas a conocer en su estado definitivo. No obstante también forman parte de la tradición los avances de datos y previsiones elaborados por la IATA (International Air Transport Association) y la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) que ven la luz por los días navideños. A ellos hay pues que referirse para tener una idea, siquiera provisional, de cómo se han movido las cosas el pasado año en el mundo de la Aviación Comercial.

La OACI, que por ser un organismo de las Naciones Unidas es la referencia más valiosa a nivel mundial, tras analizar los datos de sus 189 países miembros adelantó a mediados de diciembre que el tráfico aéreo ha crecido en 2005 un 7,5% a nivel total con respecto a 2004, si bien el tráfico internacional aumentó más que el nacional, hasta colocarse en un 8,5%. Las cifras recogidas por la OACI permiten aventurar que la ocupación media de los vuelos de pasajeros fue en números redondos del 75%, un par de puntos por encima de la registrada en el ejercicio 2004. Sin embargo, el movimiento de carga apenas se incrementó con respecto a 2004, pues no llegó a alcanzar el 1%. Que la carga aérea haya sido la cenicienta de 2005 no resulta sorprendente puesto que la "debilidad" del sector es algo que se ha venido detectando a lo largo del año, aunque existe coincidencia general en cuanto a que se trata de un fenómeno puramente coyuntural y que se producirá una pronta reactivación.

La IATA, por su parte, asegura que hasta el mes de noviembre inclusive el movimiento de pasajeros en sus compañías miembros creció un 7,7% con respecto a 2004, con un factor medio

Embraer entregó a Luxair en febrero este ERJ 135, el avión número 900 de la familia ERJ 145. -Embraer-

El 9 de septiembre Airbus entregó a Lufthansa este A330-300, que constituye el número 4.000 de los aviones salidos de sus factorías. -Airbus-

Los principales acontecimientos de la Industria Aeronautica en 2005

17 de enero	Presentación oficial del primer prototipo del Airbus A380 en Toulouse
19 de enero	Bombardier Aerospace entrega la unidad número 1.000 de su familia de aviones regionales CRJ a la compañía Air Canada Jazz
25 de enero	Tiene lugar el lanzamiento industrial de las versiones de alcance extendido de los birreactores regionales Embraer 190 AR y Embraer 195 AR (Advanced Range)
28 de febrero	Embraer entrega el avión número 900 de la familia ERJ 145. Se trató de un ERJ 135 de la compañía luxemburguesa Luxair
8 de marzo	Vuelo inaugural del Boeing 777-200LR
15 de marzo	El Consejo de Administración de Bombardier autoriza el lanzamiento comercial de la nueva familia de aviones regionales CSeries
27 de abril	Vuelo inaugural del primer prototipo del Airbus A380
28 de abril	Entrega del último Boeing 757 a la compañía Shanghai Airlines
5 de mayo	Vuelo inaugural del Dassault Falcon 7X
13 de mayo	Vuelo inaugural del Dassault Falcon 900DX
23 de mayo	Lanzamiento industrial de la versión de carga del Boeing 777 con una compra de cinco aviones y tres opciones adicionales por parte de Air France
18 de julio	Lanzamiento industrial del Boeing 737-900ER
19 de julio	Transport Canada concede el certificado de tipo a los birreactores regionales Embraer 170 y Embraer 175
26 de julio	Airbus entrega el avión número 2.500 de su familia de fuselaje estrecho en Hamburgo, un A320 perteneciente a la compañía China Eastern
30 de agosto	El Embraer 190 recibe el certificado de tipo brasileño emitido por el Centro Técnico Aeroespacial
2 de septiembre	El Embraer 190 recibe el certificado de tipo de la Federal Aviation Administration estadounidense
9 de septiembre	Airbus entrega en Toulouse el avión número 4.000 de los producidos en sus factorías, un A330-300 de Lufthansa
13 de septiembre	Entrega del primer Embraer 190 de serie a la compañía estadounidense JetBlue Airways
6 de octubre	Lanzamiento industrial del Airbus A350 en sus versiones A350-800 y A350-900
18 de octubre	Vuelo inaugural del segundo prototipo del Airbus A380 (cuarto avión de serie)
28 de octubre	Bombardier Aerospace decide suspender la producción del CRJ200 a partir de mediados de enero de 2006
31 de octubre	Lanzamiento del Boeing 767-300 Converted Freighter, que se obtendrá mediante la conversión de aviones 767-300 previamente utilizados para el transporte de pasajeros. La compañía japonesa All Nippon Airways es el primer cliente de la versión
4 de noviembre	Vuelo inaugural del tercer prototipo del Airbus A380 (segundo avión de serie)
14 de noviembre	Lanzamiento industrial del Boeing 747-8 en dos versiones, pasajeros y carga
18 de noviembre	Vuelo inaugural de la nueva versión del A340-600 con un peso máximo de despegue de 380.000 kg y 14.600 km de alcance
21 de diciembre	Certificación del Airbus A318 equipado con motores Pratt & Whitney PW6000. Se trató del primer certificado de tipo concedido por la EASA (European Aviation Safety Agency)

de ocupación de los aviones de un 73%. Si se aplican a éste las correcciones correspondientes a los efectos estacionales (variación de la oferta y la demanda de plazas en función de la época del año), el factor de ocupación en el mes de noviembre de 2005, el último contabilizado hasta el momento, fue del 77,1%. Según IATA se trata del factor de ocupación más alto desde el registrado en diciembre de 2003. La IATA también coincide en señalar a la carga aérea como el sector peor parado en 2005, pero sus números son menos

pesimistas que los de la OACI: según ella hasta noviembre creció un 2,8% comparada con el ejercicio anterior.

La IATA, organización que por evidentes razones relaciona siempre esos datos de crecimiento del Transporte Aéreo con los argumentos de rentabilidad, asegura que la factura del combustible contrarresta con creces la combinación de los beneficios del crecimiento en el movimiento de pasajeros y los esfuerzos realizados para reducir los costes directos y los costes indirectos por parte de sus compañías miembros.

Hubo un momento en que se pensó que la subida de los precios del petróleo iba a ser una situación pasajera. Acabado 2005, con los precios del petróleo estabilizados en una cifra muy alta tras la escalada que comenzó con el segundo trimestre de 2004, las expectativas de que en algún momento

El primer 777-200LR voló en noviembre sin escalas la distancia de 21.600 km que separa Hong Kong de Londres a través del Pacífico, estableciendo un nuevo récord mundial. -Boeing-

inicien un descenso que los deje en un nivel significativamente más bajo parecen escasas en un plazo previsible. Las compañías aéreas ya se han mentalizado en el sentido de que deben modificar sus usos y estructuras para vivir en un régimen de precios de combustible como el actual.

Con las inevitables y ligeras diferencias entre la OACI y la IATA, fruto de los métodos de análisis y de los distintos ámbitos de toma de datos, la realidad es que las cifras son, sin lugar a dudas, buenas globalmente hablando. Cuando se analizan por zonas se detectan singularidades, en otras palabras, comienzan a aparecer los contrastes.

Dentro del "nuevo orden" impuesto en el Transporte Aéreo por los precios del combustible, los datos de la IATA muestran que las compañías aéreas de Oriente Medio se erigieron como líderes destacados y destacables del avance del Transporte Aéreo en 2005, con un 12,4% de aumento en tráfico de pasajeros y un 14% de crecimiento en el movimiento de carga aérea con respecto a 2004, éste más que relevante cuando se compara con la evolución media de ese sector en el ámbito mundial. Europa estuvo lejos de esas cifras, pues el movimiento de pasajeros se incrementó sólo un 6,4% frente a un débil avance de la carga aérea, que se quedó en el 1,1%.

El caso estadounidense es interesante. El tráfico de pasajeros ha crecido un 9,1% mientras, eso sí, la carga aérea se quedó en un ínfimo 0,3%. En otras palabras, se ha dado allí un crecimiento del movimiento de pasajeros cercano a los dos dígitos y muy superior al europeo, generado por compañías aéreas que, en mayor o menor grado, se mueven en un entorno de serias dificultades económicas. Basta recordar algunos de los acontecimientos que han jalonado el panorama de la Aviación Comercial estadounidense durante 2005.

US Airways salió en septiembre de la situación de suspensión de pagos en que estaba sumida desde tiempo atrás y, antes de que ese mismo mes concluyera, se fusionó con America West Airlines. United Airlines pasó por 2005 en una situación de creciente mejoría que debe haber permitido que figure fuera de su estado de suspensión de pagos cuando este resumen anual vea la luz. El mes de septiembre vio como dos grandes del transporte aéreo estadounidense, Delta Air Lines y

El segundo prototipo A380 (número de serie 004) compareció en la exposición aeronáutica Dubai 2005 en el mes de noviembre. -Airbus-

Northwest Airlines, pasaron a acogerse a las recién citadas medidas de suspensión de pagos previstas en el ya famoso Chapter 11. Han circulado recientemente rumores que apuntan en el sentido de que podría producirse alguna futura fusión más en la Aviación Comercial estadounidense, con alguna de estas dos compañías y Continental Airlines como protagonistas, pero sea como fuere, ello escapa del ámbito de este resumen ceñido a las fortunas y desventuras de la Aviación Comercial en el concluido 2005.

El sistema estadounidense hace que las consecuencias de una quiebra no sean tan dramáticas como en otros lugares. Y así, el hecho de que buena parte de las principales compañías aéreas estadounidenses haya pasado o esté aún bajo la "protección" del Chapter 11, no es tan grave como se podría pensar. Se trata de la explicación más plausible para las cifras de crecimiento del tráfico aéreo de la Unión -sensiblemente superiores a las de Europa- que a simple vista parecen chocar de frente con una situación como esa.

Sucede que bajo las condiciones de suspensión de pagos establecidas por el Chapter 11 las compañías pueden continuar volando y reducir sus costes sin la presión de tener que pagar de inmediato a sus acreedores. Además les resulta más simple deshacerse de sus aviones más veteranos -menos económicos en su operación-, pueden cancelar contratos de "leasing" y están a resguardo de posibles embargos. En tales condiciones, una política adecuada de rutas y de empleo puede mejorar su situación -en el fondo esa es la filosofía del Chapter 11- y, desde luego, permitir que meses después surja una "nueva compañía" más eficiente y adaptada al cada vez más competitivo entorno del Transporte Aéreo. El antes citado caso de United Airlines y US Airways es significativo al respecto.

Las cifras provisionales de IATA y OACI que abren este resumen anual invitarían a pensar que la demanda de aviones comerciales debería haber crecido de una manera moderada en 2005. De hecho las previsiones de Airbus y Boeing insinuaban eso mismo. Sin embargo la realidad ha sido que, a falta de parte de los datos definitivos de ambas compañías, ya es posible asegurar que el concluido año 2005 ha supuesto batir el récord que se registró en 1989, cuando los grandes fabricantes sumaron un total de 1.631 encargos de nuevos aviones.

Boeing distribuyó con fecha 5 de enero un exultante comunicado de prensa donde daba a conocer que en 2005 ha registrado 1.002 encargos de aviones, una cifra espectacularmente más alta que la registrada en 2004. De ese número, 569 unidades corresponden al incombustible 737, mientras 235 son del nuevo 787.

Airbus, fiel a la tradición, aún no había distribuido sus cifras definitivas de 2005 cuando cerramos estas páginas. Su última estadística publicada, que cubre hasta el 30 de noviembre, dice que en los once primeros meses de 2005 había acumulado 687 encargos, de los cuales 549 pertenecen a aviones miembros de la familia de fuselaje estrecho. A lo largo de diciembre Airbus dio a conocer nuevas operaciones comerciales, de manera que su cifra definitiva de encargos debe haber superado sustancialmente a la que se acaba de citar.

Hubo un tiempo en que eran las entregas anuales de aviones la referencia más destacada a la hora de hablar en los medios de las actividades comer-

Qantas Airways Ltd. anunció el 13 de diciembre su intención de adquirir en firme 45 aviones 787 con destino a su filial Jetstar International. -Boeing-

ciales de las empresas aeronáuticas. Probablemente por la propia actitud de los fabricantes, que aprovechando la era de Internet tienen mucho más fácil airear a los cuatro vientos y en tiempo real cada una de sus operaciones de ventas de aviones -no siempre respaldadas por contratos sin letra pequeña, pendientes de las fortunas de las compañías aéreas y de los avatares de las crisis-, los encargos han pasado a ser en los medios el supuesto termómetro que marca la salud de los fabricantes. Ya hemos indicado en más de una ocasión que, según nuestro humilde criterio, la verdadera medida fiable de la posición en el mercado de los constructores aeronáuticos son las entregas de aviones y su valor pecuniario total, no sólo porque son la fuente real de sus beneficios -como en cualquier empresa-, sino también porque son el espejo donde se refleja su capacidad industrial y donde ya no hay "correcciones" por cancelaciones de contratos y consecuencias de quiebras. Al menos en este apartado, cualquier tiempo pasado fue mejor.

En tales circunstancias sorprende un tanto que Boeing se apresurara a anunciar su meritorio récord de ventas y reservara la difusión de la cifra de sus entregas hasta cinco días más tarde, cuando otro comunicado daba a conocer que éstas ascendieron en 2005 a 290 unidades. Airbus había entregado a lo largo de 2005, hasta el 30 de noviembre, 337 aviones, de manera que a final de año había superado en algunas unidades la cifra de 370 aviones que se había fijado como objetivo para el pasado año. Es obligado citar, no obstante, que Boeing se vio afectada por una huelga que ha influido negativamente en la salida de sus líneas de montaje, conflicto afortunadamente resuelto para las partes en litigio hace ya bastantes semanas.

Ha habido quienes han recordado que la crisis del transporte aéreo de los años noventa se produjo después de un impresionante despegue de los encargos de aviones. También se ha aludido a que la historia reciente muestra unas tendencias cíclicas según las cuales las crisis se repiten cada diez años aproximadamente. En el caso de los noventa la invasión de Kuwait por Irak y la Operación Tormenta del Desierto, que vino como consecuencia, fueron el socorrido argumento al que se atribuyó la recesión del Transporte Aéreo. Las circunstancias ahora son muy distintas de las de entonces, pero siempre es temerario olvidar que la Aviación Comercial es muy susceptible a los avata-

res sociales de todo tipo, como se ha visto recientemente.

Un apartado que marca fuertemente las diferencias con la crisis de los noventa es la presencia de las compañías de tarifas económicas, familia a la que se han incorporado nuevos miembros en 2005. El análisis de los encargos registrados por Airbus y Boeing muestra que del orden de la tercera parte de ellos procede de esas compañías.

Para las grandes empresas de transporte aéreo, la competencia de esas compañías de tarifas económicas augura más quebraderos de cabeza, que requieren de ingenio y medidas inteligentes para su resolución. Como es habitual, todo gira alrededor de la reducción de costes y ahí hace acto de presencia de inmediato el combustible, más en una época de precios altos cuyo fin, insistimos, nadie puede predecir hoy. Los aviones actuales y los proyectos en gestación van a aportar sensibles mejoras en consumo. Resulta pues indudable que invertir en flota moderna puede ser una de las medidas para hacer frente a la competencia. Por ese camino, la acción indirecta de las compañías de tarifas económicas es un cierto estimulo para las ventas de nuevos aviones destinados a reemplazar a otros menos económicos operativamente hablando en la flota de las grandes compañías aéreas. Otro estímulo, no menos importante, lo constituyen las cada vez más restrictivas normativas en cuanto a emisiones de gases y ruido, que dejan automáticamente fuera de los aeropuertos a los aviones más veteranos, y las tasas e impuestos aleatorios de que son víctimas.

Una situación como la vivida en 2005 puede traducirse también como una demostración de que en el seno del Transporte Aéreo existe una fuerte confianza en el futuro. Es posible que ese sea un factor coyuntural más, pero debe ser matizado. Las cifras de tráfico aéreo que se han citado al principio demuestran que el mapa mundi de la Aviación Comercial está cambiando de manera notable y está desplazando su centro de gravedad hacia Oriente Medio. Las compañías ya existentes en la zona están creciendo de manera llamativa y otras de nuevo cuño han irrumpido con fuerza. China, por su parte, cuya demanda de aeronaves para cubrir sus crecientes demandas de transporte aéreo ha sido otro de los asuntos más llamativos de 2005 -aunque en precedentes años ya se hizo notar-, se ha convertido en objetivo prioritario de los departamentos comerciales de Airbus y Boeing. No es casualidad que entre los principales clientes de ambos fabricantes se encuentren las compañías aéreas chinas.

El año 2005 fue testigo de hitos importantes en el terreno industrial. Airbus puso en vuelo su A380, de manera que al concluir el año eran tres los prototipos inmersos en el programa de ensayos de certificación. Boeing lanzó en noviembre, después de años de dudas y titubeos, una nueva versión del veterano 747, que de momento ostenta la designación 747-8. Sin lugar a dudas se trata de arañar mercado al A380 con una aeronave que empleará tecnologías del 787, fundamentalmente sus motores y modificaciones en el ala. El 747-8 se ofrece en versiones de pasajeros y carguera, pero ha sido esta última la que ha propiciado la luz verde al nuevo avión, de la mano de diez unidades adquiridas por Cargolux y ocho más encargadas por Nippon Cargo Airlines.

Airbus, por su parte, realizó el lanzamiento industrial del A350 en octubre, de manera que la guerra de ventas -y la "guerra tecnológica"- entre el nuevo avión de Airbus y el 787 de Boeing va a ser uno de los temas más recurrentes en el futuro. Ha habido más hitos industriales relevantes durante 2005 y para facilitar su identificación los hemos agrupado en la tabla que acompaña a este resumen.

Los registros récord de encargos sumados por Airbus y Boeing han sido el primer gran tema destacado de 2005. El segundo ha sido el de la seguridad aérea. Dos meses, agosto y septiembre, resultaron pésimos en cuanto a siniestralidad. Aviation Safety Network, que año tras año es la primera en publicar sus estadísticas de accidentes aéreos,

US Airways firmó el 29 de noviembre la adquisición en firme de veinte aviones Airbus A350. En la imagen un A350-800 con la librea de la compañía. -Airbus-

La versión del Airbus A318 equipada con motores Pratt & Whitney PW6000 fue certificada por EASA el 21 de diciembre. -J. Medina-

indicaba en un correo electrónico fechado el mismo 1 de enero que en 2005 se produjeron 35 accidentes que sumaron 1.059 víctimas mortales, 13 de ellos en África. Huelga decir que no son unos resultados brillantes y que han empeorado sensiblemente la estadística de 2004.

Ha habido pues factores que han hecho de 2005 un año atípico en el apartado de la seguridad aérea. No es usual que en el corto intervalo de dos meses se den varios accidentes mortales. Precisamente por ello el revuelo creado a nivel de medios fue notable. Se dio la circunstancia añadida de que las compañías implicadas no eran precisamente un dechado de seriedad. Algunos indocumentados relacionaron los accidentes con las compañías de tarifas económicas y obtuvieron, como no podía ser de otra manera, un gran éxito en los medios, indudablemente porque hay quienes afirman que las tarifas económicas salen sistemáticamente de escatimar en mantenimiento y formación de tripulaciones. Aunque resulta obvio, se debe recordar que eso es algo que, en todo caso, deben identificar las Autoridades Aeronáuticas implicadas, no el columnista de turno.

En definitiva, se inició una espiral que inspiró en determinados medios políticos la conveniencia de "tomar cartas en el asunto". Un oportunismo traducido en "listas negras" redactadas a la carrera que les reportó múltiples alabanzas -desde luego no de medios aeronáuticos-, pero que no resiste un análisis ni siquiera somero.

En primer lugar, si determinados países pudieron sacar en unos pocos días listas -más bien cortas- de compañías cuyo comportamiento estaba o está supuestamente fuera de los cánones, se debe obviamente a que ya se tenía conocimiento de esos hechos ¿por qué esos países no procedieron contra ellas en el mismo momento en que los conocieron? En segundo lugar, si una determinada compañía no cumple con todos y cada uno de los preceptos que las legislaciones aeronáuticas dictaminan, no debe pasar a una "lista negra", debe serle automáticamente retirado el permiso de operación mientras no demuestre estar en condiciones de acatarlos y los acate. Es verdad que usualmente esas compañías "inseguras" pertenecen a países donde el descontrol es la norma, pero hoy día existen medios a nivel internacional para actuar en su contra. Lo que no parece de recibo es que una compañía listada como prohibida en territorio de la Unión Europea, por el riesgo que supone para las vidas y haciendas de los ciudadanos comunitarios, pueda poner impunemente un día tras otro en peligro a otras personas por el simple hecho de que viven en otros lugares.

Frente a esas posturas muy difíciles de justificar, según nuestro criterio, parece más sensata la posición de la OACI que, a finales de diciembre, anunció la convocatoria de una conferencia internacional sobre seguridad aérea que se celebrará del 20 al 22 de marzo del año en curso, a la que expresamente figuran invitados los responsables de Aviación Civil de los países miembros de la organización. Como es fácil comprender, el objetivo número uno de la conferencia será unificar criterios, así como promover y establecer procedimientos, para que el Transporte Aéreo tenga los estándares adecuados de seguridad allá donde exista. No es posible conocer todavía la cuantía del éxito de la conferencia, pero es seguro que su eficacia será superior a la de las "listas negras".

Este resumen debe concluir haciendo mención a otra vertiente de la seguridad aérea, en este caso la que no está relacionada con el material de vuelo y las infraestructuras aeronáuticas. A primeros de diciembre la nefasta medida de incorporar vigilantes armados a bordo de las aeronaves se cobró su primera víctima mortal. Un ciudadano estadounidense que sufrió un ataque de enajenación mental, recibió varios disparos cuando salía de un vuelo de American Airlines en el aeropuerto de Miami, a pesar de que su esposa advirtió repetidamente a los vigilantes de que sus amenazas eran fruto de su situación. Para alguien que considera una barbaridad la introducción de armas de fuego en los aviones comerciales, las porte quien las porte, ese triste acontecimiento es una razón más en contra de semejante desatino. Pésima impresión causa, no sólo que algún político disculpara públicamente la injustificada e injustificable muerte de un inocente, también el silencio culpable de las asociaciones y organizaciones relacionadas con el Transporte Aéreo. Al menos en este asunto, se ha retrocedido hasta la época de los salteadores de caminos. ■

VISITA DE LOS AGREGADOS MILITARES EXTRANJEROS ACREDITADOS EN ESPAÑA AL ALA 14

El pasado día 9 de junio, los agregados militares acreditados en España realizaron una visita al Ala 14 y la Base Aérea de Albacete.

La comitiva estaba presidida por el capitán de Navío Francisco Avilés Beriguistain, de DIGENPOL, y compuesta por los agregados y sus esposas, una comisión de oficiales de los Estados Mayores de los tres Ejércitos, los jefes de Grupo del Ala 14, y el suboficial mayor de la Unidad.

Se inició la visita con la bienvenida a cargo del teniente coronel jefe accidental del Ala 14, Carlos Gosálvez Payá, y con un briefing sobre la Unidad a cargo del teniente coronel jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas, Emilio Gracia Cirugeda.

A continuación se visitaron las distintas instalaciones del Ala 14, donde se tuvo la ocasión de comprobar la labor que se realiza tanto por el Grupo de Fuerzas Aéreas, como por los diferentes talleres del Escuadrón de Mantenimiento.

La visita incluyó una exhibición en vuelo del Mirage F-1M, que corrió a cargo del piloto exhibidor de la Unidad, capitán Manuel M. García de Veas Jimena, que hizo las delicias de todos los presentes; una exposición estática de dicho avión con gran parte de su abanico de armamento, que despertó igualmente el interés de los agregados, y una visita al simulador de vuelo, donde pudieron comprobar in situ las mejoras introducidas en este sistema de armas con motivo de su modernización.

Una vez concluida la visita a las instalaciones, se celebró una comida en el pabellón de oficiales, en la que se realizó el tradicional intercambio de obsequios. Una vez concluida, la comitiva emprendió el regreso a Murcia para continuar con su programa de actividades.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA A LA UNIDAD DE ESTADÍSTICA DEL CGEA DEL XXXII CURSO DE TÉCNICAS ESTADÍSTICAS

El día 9 de junio el XXXII Curso de Técnicas Estadísticas, como parte del programa de formación de la fase de presente del curso, realizó una visita a la Unidad de Estadística del Cuartel General del Aire, encuadrada en la Dirección de Servicios Técnicos (DST/JSTCIS). Este curso, es realizado por oficiales de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil, en la Unidad de Estadística de la Subdirección de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones/SEGENTE.

Durante el transcurso de la visita oficial, los profesores y componentes del mismo, asistieron a una conferencia sobre "La estructura, misiones y funcionamiento del Servicio de Estadística en el Ejército del Aire", impartida por un oficial de la Unidad Estadística (DST) en el Centro de Guerra Aérea. Posteriormente se realizó un recorrido por el Cuartel General del Aire, visitando la Escalinata Principal, el Salón de Honor, Salón de Ministros, Salón de Aeronautas, finalizando la misma en las instalaciones de la DST/JSTCIS.

Fernando Miranda Pérez

MONUMENTO AL MIRAGE F-1 EN EL AERÓDROMO MILITAR DE LANZAROTE

El día 10 de junio, presidido por el coronel jefe del Aeródromo Militar de Lanzarote José María Ortiz Jiménez, acompañado por las autoridades civiles y militares de la isla, personal del aeródromo, EVA 22, familiares y amigos, se inauguró un monumento dedicado al Mirage F-1C que entre marzo de 1982 y abril de 1999, se dedicó, desde Gando, a la defensa del espacio aéreo del archipiélago canario.

El monumento está situado en la rotonda que da acceso a la entrada del aeródromo y consiste en un avión F-1 C sobrevolando un volcán construido con piedras volcánicas sobre un mar de cenizas.

La instalación del avión corrió a cargo de un equipo de personal de la Maestranza Aérea de Albacete a las órdenes del subteniente Lista, supervisados por el comandante Zamorano.

El coronel Ortiz, acompañado por el director insular para la administración general del Estado Marcial Martín Bermúdez y el presidente del cabildo de Lanzarote Francisco Cabrera García, descubrieron la placa conmemorativa. Acto seguido, se procedió al encendido de las luces que iluminan y realzan el conjunto y a continuación el párroco del municipio de Tías, José Manuel Martínez Cruz, bendijo el monumento.

ARTURO RODRIGUEZ LOPEZ
Capitán de Aviación

VISITA DE ALUMNOS DEL "CULTURAL STAY" A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 16 de junio 27 alumnos de academias militares del aire de Francia, Alemania, Italia, Brasil y España, junto a tres profesores de la Academia General del Aire, realizan la ya tradicional visita anual a las instalaciones de la Base Aérea de Alcantarilla.

La comisión fue recibida por el jefe de estudios quien después de darles la bienvenida les expuso brevemente la misión de las unidades estacionados en la base; después visionaron la película de la misma donde se detalla más gráficamente lo expuesto anteriormente por el jefe de estudios.

A continuación pasaron a visitar diversas dependencias, donde pudieron observar el especializado trabajo que se realiza en esta unidad: sala de plegados y campo de instrucción paracaidista.

La visita finalizó no sin antes presenciar una exhibición de paracaidismo y realizar la fotografía de recuerdo frente al monumento al Junker.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES EN EL GRUMOCA

El día 17 de junio se celebró en el hangar del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), ubicado en el acuartelamiento aéreo de Tablada (Sevilla), el habitual acto de exaltación de virtudes militares.

El mismo estuvo presidido por el general director de Enseñanza del Ejército del Aire, Juan Luis Bonet Ribas, quien efectuó la entrega oficial de un banderín a la asociación "amigos de Tablada", en la persona de su presidente Antonio Rodríguez de la Borbolla.

Dentro del ya por sí solemne acto de exaltación de virtudes militares, la entrega de este banderín tuvo una brillantez y emoción especial, por cuanto significa de estrecha y afectuosa vinculación con la población civil, representada en este caso por esta prestigiosa asociación.

A dicho acto asistieron numerosos integrantes y familiares de la asociación, quienes con su presencia y entusiasmo contribuyeron a realzar el acto, destacando entre todos la participación de Julián León Gómez, quien actuó de "abanderado", con una marcialidad y motivación dignas de todo elogio y ejemplo.

VISITA DE ALUMNOS DEL CENTRO DE BUCEO DE LA ARMADA A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 17 de junio visita la Base Aérea de Alcantarilla una comisión de 20 alumnos y tres profesores del Centro de Buceo de la Armada con base en el Arsenal de Cartagena.

Recibidos por el jefe de Estudios, les son expuestas en un breve briefing las principales características de las unidades estacionadas en la base (Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" y Escuadrón de Zapadores Paracaidistas), para a continuación visionar una película donde más gráficamente pueden observar lo anteriormente expuesto.

A continuación, realizan una visita a las principales dependencias del centro: zona de lanzamiento paracaidista, donde les son dadas las explicaciones pertinentes sobre el cometido y función de cada uno de los aparatos allí instalados.

La visita finaliza a media mañana, no sin antes haber efectuado una fotografía de recuerdo frente al monumento al Junker y presenciado una exhibición de paracaidismo a cargo de los profesores e instructores de la Escuela.

NAVIMAES 01/05

Entre los días 17 y 21 de junio se celebró en la Base Aérea de Talavera la Real el ejercicio NAVIMAES 01/05 dentro del marco del Convenio de Cooperación en el ámbito de la Defensa entre el Reino de Marruecos y el Reino de España. Para llevar a cabo dicho ejercicio las Fuerzas Reales Aéreas de Marruecos destacaron en esta base, un total de diez oficiales y 17 suboficiales, así como cuatro aviones F5-E, todos ellos con Base en Meknes.

Este ejercicio tiene como objetivo el permitir a las tripulaciones aéreas de los dos

países el entrenamiento en vuelo fuera del territorio nacional, a la vez que la consolidación de relaciones profesionales y de amistad entre el personal de los dos ejércitos.

Durante la estancia del personal marroquí se llevaron a cabo diversas visitas culturales a las ciudades de Mérida, Cáceres y Badajoz.

Finalmente, y antes de su partida hacia Meknes, se ofreció una cena en la que el coronel jefe del Ala 23 Antonio Alejandro Solano Brotóns destacó el ambiente de cordialidad y camaradería en el que se desarrollo el ejercicio, entregando a continuación unos recuerdos.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

CHALLENGE 2005 EN PORTUGAL

Del 19 al 26 de junio tuvo lugar en la Escuela Militar de Paracaidismo del "Exercito" portugés la vigésimo sexta edición de la "Challenge Interescuelas Militares de Paracaidismo" de países de la OTAN.

En la presente edición participaron equipos de Alemania, Austria, Bélgica, Chequia, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Polonia, Portugal y España.

La delegación española estuvo compuesta por 10 profesores de la Escuela Militar de Paracaidismo: un jefe de delegación, un entrenador, un jefe de equipo, cinco competidores y dos asistentes al symposium de paracaidismo que tradicionalmente se compatibiliza con la competición.

La clasificación obtenida por el equipo español, tanto por equipos como individual fue la siguiente: terceros en la clasificación general absoluta por naciones y en la clasificación absoluta individual (sargento primero Juan Matanzas Torralba). En cuanto al medallero obtenido en las distintas pruebas: segundos en la prueba de paracaidismo por equipos y en orientación, y terceros por equipos en tiro, natación y paracaidismo de precisión en automático (salto a la raya).

HOMENAJE AL PERSONAL MILITAR FALLECIDO EN EL ACCIDENTE AÉREO DE TURQUÍA

El pasado día 20 de junio tuvo lugar en la plaza de armas de la Base Aérea de Zaragoza un acto en homenaje a los compañeros fallecidos en el accidente aéreo en Turquía el 26 de mayo de 2003.

El acto estuvo presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Alberto Cenalmor Balari, y en él se dio especial protagonismo a los jefes del Ala 31 y del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), unidades de esta Base Aérea a las que pertenecían los 21 militares fallecidos del Ejército del Aire.

Una escuadrilla de honores rindió homenaje ante el monumento a los caídos en el que se ha fijado una placa con la relación de los fallecidos:

– Teniente David Gil Fresnillo.
– Alférez David Paños Saa Lor Vicente.
– Sargento 1º Juan Antonio Tornero Ródenas.
– Sargento 1º Miguel Ángel Algaba García.
– Sargento 1º José Manuel Sencianes López.
– Sargento 1º José Luis Moreno Murcia.
– Sargento Francisco Cardona Gil.
– Cabo 1º Fernando España Parisi.
– Cabo 1º Juan Carlos Bohabonay Domínguez
– Cabo 1º Vicente Agulló Canda.
– Cabo Javier Gómez de la Mano.
– Soldado David García Díaz.
– Soldado Edgar Vilardell Iniesta.
– Soldado Miguel Ángel Calvo Puentes.
– Soldado Carlos Oriz García.
– Subteniente Joaquín Enrique Álvarez Vega.
– Brigada José Manuel Pazos Vidal.
– Brigada Francisco Moro Aller.
– Brigada Pedro Rodríguez Álvarez.
– Brigada Eduardo Rodríguez Alonso.
– Sargento 1º Ismael Hipólito

Finalizado el acto, que contó con la presencia de numerosos familiares del personal fallecido, se descubrió una placa que da nombre a una calle en recuerdo a estos 21 militares.

VI SEMINARIO INTERNACIONAL DE ESCUELAS SERE

Entre los días 21 y 24 de junio, tuvo lugar en la Base Aérea de Alcantarilla el "VI Seminario Internacional de Escuelas SERE" (Supervivencia, Evasión, Escape y Recuperación), al que asistieron representantes de las diversas Escuelas de Supervivencia de los países miembros del Grupo Aéreo Europeo (EAG), además de representantes de diversos Mandos y Organismos del Ejercito del Aire español.

El EAG lo integran Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Reino Unido, España y Suecia (este último como observador). Vienen reuniéndose para este tipo de seminarios dos veces al año, rotando ente los diferentes países miembros. El objetivo del seminario es fomentar la normalización de criterios de entrenamiento y procedimientos operativos para su puesta en práctica en la realización de cursos SERE en todas las escuelas europeas.

En esta ocasión, el seminario estuvo presidido por el teniente coronel jefe del EZAPAC, unidad que, aunque no es en sí una Escuela de Supervivencia, tiene asignado el cometido de impartir las prácticas SERE a las tripulaciones del Ejército del Aire.

Las prácticas SERE van dirigidas a las tripulaciones aéreas de las unidades de combate de las diversas fuerzas aéreas de los países miembros del EAG, con el fin de facilitar su interoperatividad en las operaciones y ejercicios multinacionales en las que se pueda producir un derribo o una situación de aislamiento que requiera poner en práctica las técnicas y procedimientos establecidos en esta materia.

VISITA DE PROFESORES DE LA EMACOT AL CICDA (FRANCIA)

Entre el 20 y el 24 de junio una comisión compuesta por cuatro profesores de la EMACOT, realizó una visita al Centro de Instrucción del Control y de la Defensa Aérea francesa (CICDA), ubicado en la base Aérea Colonel R.W. Rozanoff en Mont de Marsan, al suroeste de Francia, centro que se dedica a formar profesionales en las áreas de Defensa Aérea (Controlador de Interceptación), Control Aéreo Operativo (CAO) y Aproximación.

El CICDA se ha fijado dos grandes objetivos, uno es "ajustarse a los estándares ESARR 5" con el fin de conseguir para sus controladores militares el certificado ATC europeo como consecuencia del "cielo único europeo" y otro que es "la creación de una Agencia de Control Conjunta". Para ello ha contado y cuenta con la colaboración de Italia, y está muy interesada en realizar un "Jumelage" o "Hermanamiento" con la EMACOT a fin de intercambiar información para estos fines.

El CICDA, está muy interesada en que la EMACOT, como centro homólogo en el área de control, participe en los objetivos marcados, mediante intercambio de información y creando un "hermanamiento entre escuelas".

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

RELEVO DE MANDO EN EL 47 GRUPO MIXTO DE FUERZAS AÉREAS

El día 22 de junio se celebró en el 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas, el relevo de mando entre el coronel del Cuerpo General Escala Superior de Oficiales José Luis de la Cruz Caravaca, y el coronel del mismo cuerpo y escala Manuel Luis Fonseca Urbano.

El acto fue presidido por el general jefe del Mando Aéreo General Gonzalo Ramos Jácome, quien tras su llegada a la Base Aérea de Torrejón, recibió los honores de ordenanza, pasando a continuación revista a las fuerzas participantes. Seguidamente se dio lectura a la Orden Ministerial de nombramiento del nuevo jefe y se procedió

con la fórmula establecida para el relevo. A continuación tuvo lugar el homenaje a los que dieron su vida por España, seguido del desfile de las fuerzas participantes.

Los actos finalizaron con una copa de vino español en el pabellón de oficiales de la Base Aérea de Torrejón, en la que, tras unas palabras del teniente general Ramos, se realizó un brindis por su Majestad el Rey.

Al acto asistieron diversas autoridades, así como el personal de la unidad y compañeros, familiares y amigos de los coroneles saliente y entrante.

El coronel de la Cruz deja el 47 Grupo para pasar destinado como jefe de la 2º Sección del Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate.

El coronel Fonseca se incorpora a la unidad tras cesar como jefe de la Sección de Apoyo General y Técnico del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas.

El 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas fue creado por la Instrucción núm. 191/2004 del jefe del Estado Mayor del Aire, englobando al Centro de Inteligencia Aérea y al antiguo 451 Escuadrón del 45 Grupo de FF.AA. Tiene como misiones la vigilancia, reconocimiento, guerra electrónica y elaboración de inteligencia a nivel táctico, transporte aéreo de carga y personal, reabastecimiento en vuelo y calibración de radioayudas.

50 ANIVERSARIO DEL ALA 35 Y 100.000 HORAS DE VUELO EN MATERIAL T-19/T-21

El sábado 25 de junio se celebró en la Base Aérea de Getafe un acto conmemorativo del 50 aniversario de la creación del Ala 35 y de la consecución por la unidad de las 100.000 horas de vuelo en material T-19/T-21.

La celebración estuvo presidida por el general del Aire, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire Francisco

José García de la Vega, a quien acompañaron entre otras autoridades e invitados el alcalde de Getafe, Pedro Castro Vázquez; GJMAGEN, Gonzalo Ramos Jácome y el presidente de EADS-CASA, Francisco Fernández Sainz, así como directivos de las empresas ITP e INDRA.

Tras el acto oficial se realizaron las fotos conmemorativas con la tripulación que realizó las 100.000 horas de vuelo, disfrutando a continuación de una exhibición aérea con aviones de la unidad, saltadores de la BRIPAC y la patrulla "Amigo".

En la copa de vino español que se sirvió para finalizar el acto,el presidente de CASA hizo entrega a la unidad de una maqueta a gran escala del T-21 en conmemoración de la entrega al 353 del último avión de este escuadrón.

J. Pereira

Equipo de la PAPEA-1, ganador en la prueba de formación en caída libre.

TORNEO INTERNACIONAL MILITAR DE PARACAIDISMO 2005 Y XXXVIII CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE PARACAIDISMO

Entre los días 26 de junio y 3 de julio ha tenido lugar en la Base Aérea de Alcantarilla un torneo internacional de paracaidismo del Consejo Internacional del Deporte Militar (CISM), que se ha celebrado simultáneamente con el Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo del año 2005.

El torneo internacional, que se ha celebrado en la Base Aérea de Alcantarilla por cuarta vez, ha contado con la presencia de los equipos de Argelia, Lituania, Polonia y Rusia, que han participado en el campeonato, compitiendo con 11 equipos españoles, procedentes de los tres ejércitos. También ha intervenido en el torneo Brasil, que ha mandado a un coronel como juez y observador del campeonato.

Al igual que otros años, la competición ha resultado muy interesante, tanto por el buen nivel demostrado por los equipos españoles como por la dura competencia que han tenido con los equipos extranjeros, que están al máximo nivel en el panorama del paracaidismo mundial.

J. Pereira

El coronel Coig entrega el trofeo al brigada Vitaly Tuzov (Rusia), ganador de la prueba de precisión individual.

Como en anteriores ocasiones ha sido inestimable la colaboración de la Base Aérea de Alcantarilla, que ha puesto todo su personal y material a disposición del campeonato. El GRUMOCA, ha colaborado también en gran medida montando las tiendas y las instalaciones sanitarias indispensables para el campeonato.

J. Pereira

Equipos ganadores en la prueba de precisión en grupo (Rusia, Polonia y PAPEA-1).

Los resultados han sido los siguientes:

• Torneo internacional de paracaidismo:

– Formación en caída libre/skydiving: 1º. PAPEA-1; 2º Lituania; 3º: Rusia; 4º: PAPEA-2.

– Precisión individual/accuracy individual: 1º: Brigada Vitaly Tuzov (Rusia); 2º: Brigada Dimitri Maksimov (Rusia); 3º: Cabo 1ª Pérez Cremades (España); 4º: Brigada Denis Dobryakov (Rusia).

– Precisión grupo/accuracy team: 1º: Rusia; 2º: Polonia: 3º: PAPEA-1; 4º: Argelia.

• XXXVIII Campeonato nacional militar de paracaidismo:

– Formación en caída libre: 1º: PAPEA-1; 2º: PAPEA-2; 3º: BRIPAC-1; 4º: Escuela Militar de Paracaidismo.

– Precisión individual: Cabo 1º Pérez Cremades (PAPEA-2); Cabo 1º Vico López (PAPEA-1); Cabo 1º Lago Rubio (PAPEA-1).

– Precisión grupo: 1º: PAPEA-1; 2º: PAPEA-2; 3º: Escuela Militar de Paracaidismo; 4º: BRIPAC-1.

El acto de clausura tuvo lugar el día 2 de julio en la plaza de armas de la Base Aérea de Alcantarilla, y estuvo prersidido por el coronel Coig O'Donnell, jefe de la Base Aérea de Alcantarilla, que estuvo acompañado por otras autoridades militares y civiles. Durante el mismo tuvo lugar la entrega de trofeos a los ganadores, el arriado de la bandera de los campeonatos por el campeón individual de precisión, brigada Vitaly Tuzov (Rusia) y la clausura de los campeonatos por el coronel Reig, en nombre del ministro de Defensa.

CLAUDIO REIG NAVARRO
Coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EXHIBICIÓN DE LA ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO "MÉNDEZ PARADA" EN SANTANDER

El 29 de junio a las 14:35 la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) junto con profesores e instructores de la Escuela Militar de Paracaidismo realizaron una exhibición en las cercanías de la Magdalena (Santander) con ocasión del 250 aniversario de la ciudad de Santander.

Tanto el viaje como la exhibición posterior se efectuó desde un avión T-12B del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con base en la localidad de Alcantarilla.

A destacar la presencia del viento que añadiendo dificultad a la exhibición, permitió a los saltadores mostrar su pericia. Experiencia que el público asistente supo agradecer con expresivas muestras.

RELEVO DE MANDO DEL ESCUADRÓN DE APOYO AL DESPLIEGUE AÉREO

El pasado día 1 de julio y presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Alberto Cenalmor Balari, tuvo lugar en dicha base el relevo de mando del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA).

El acto estuvo precedido por la ceremonia de juramento o promesa ante la bandera de los alumnos aspirantes a militar profesional de tropa (4º ciclo de 2005), así como del 2º ciclo de 2004 de los alumnos aspirantes a reservistas voluntarios de tropa, de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA). Finalizada la jura de bandera, el teniente coronel José Luis Figuero Aguilar hizo entrega del mando del EADA, y tomó posesión el teniente coronel Manuel Vela García.

Finalizados los actos militares se sirvió una copa de vino español en el barracón de cargas del EADA engalanado para la ocasión, donde, tras unas palabras del general Cenalmor, se realizó un brindis por S.M. el Rey.

El teniente coronel Vela, perteneciente a la 35 promoción de la Escala Superior de Oficiales, ha ocupado, entre otros, los siguientes destinos: Escuela Militar de Paracaidismo, DIGENPOL, Célula de Planeamiento de la UEO, y EMACON. Todo ello constituye un excelente bagaje para afrontar el mando de una unidad tan compleja y ambiciosa como el

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE EL NOMBRAMIENTO DE ALFÉRECES ALUMNOS

La Academia General del Aire, se vistió de gala para acoger el día 4 de julio el acto de entrega de nombramientos de alféreces alumnos y de distintivos, el nombramiento de Galonistas y Cuadros de Honor, y la entrega de distinciones a los alumnos más destacados.

Presidió el general director de Enseñanza del Ejército del Aire, Juan Luis Bonet Ribas, y el acto supone la despedida de los alumnos que finalizaron sus estudios. Entre los eventos que tuvieron lugar está la entrega del emblema de piloto honorífico del Ejército del Aire al piloto de la Fuerza Aérea argentina, el capitán Schmitt. Pero el momento más emotivo tuvo lugar con la entrega de un obsequio a Álvaro García Hernández, antiguo compañero que se vio obligado a abandonar sus estudios en el tercer curso, por motivos de salud.

Los actos prosiguieron con una imposición de condecoraciones, para continuar con una alocución del coronel director quien no dejó pasar la oportunidad para recordar el enorme esfuerzo desarrollado por todos los alumnos, teniendo palabras para recordar al ya mencionado, Álvaro García Hernández, antiguo integrante de la LVI promoción, que de no haber sido por el infortunio, habría finalizado sus estudios en la AGA con el resto de sus compañeros.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE SE ENGALANA UNA VEZ MÁS PARA CELEBRAR LA ENTREGA DE REALES DESPACHOS

Un año más, la Academia General del Aire, se vistió de gala para celebrar el pasado 5 de julio, la entrega de Reales Despachos de teniente y alférez, pertenecientes al curso académico 2004/2005.

Como viene siendo habitual al acto asistió en esta ocasión S. M. el Rey de España, acompañado por un gran número de autoridades e invitados a este especial evento, que viene celebrándose año tras año en San Javier. Entre ellos destacamos la presencia del ministro de Defensa, José Bono, quien a su vez estuvo acompañado por el presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Ramón Luis Valcarcel, el delegado del Gobierno, Ángel González Hernández, además de los consejeros de Economía y Presidencia de la comunidad autónoma de la región de Murcia y los alcaldes de San Javier y San Pedro del Pinatar, entre otras autoridades.

Bajo un sol de justicia que no hizo más que relucir este acto tan emotivo, recibieron sus despachos los alumnos, hasta ese instante de este centro de formación, con la emoción y la alegría de haber llevado a cabo una gran labor a lo largo de estos años. Entre ellos se encontraba la LVI promoción del Cuerpo General de la Escala Superior de Oficiales y su distinguido número uno, Raúl Riquelme, quien además de gozar del honor de ser el primero de su promoción, también vio como S. M. el Rey le impuso la Cruz del Mérito Aeronáutico por haber finalizado sus estudios en esta Academia, de la mejor manera posible.

Este año fueron un total de 74 los que lo recogieron y como nota anecdótica cabría destacar que entre ellos no había en esta ocasión ninguna mujer.

El coronel director recordó el esfuerzo de los alumnos a lo largo de estos años

Por su parte el coronel director, Eduardo Garvalena Loscertales, no dejó pasar la oportunidad para felicitar a los nuevos oficiales por haber finalizado sus estudios con éxito en esta Academia. En este año en el que conmemoramos cuatro siglos desde la publicación de nuestro libro más internacional, El Quijote, el coronel director recordó al hidalgo caballero andante en su alocución, aconsejando a los nuevos tenientes y alféreces, que vivieran el sueño caballeresco y que se sintieran felices por pertenecer a esta gran familia.

Los actos finalizaron con un fabuloso desfile terrestre y aéreo en el que participó el Escuadrón de alumnos y con un homenaje a los que dieron su vida por el noble ideal de engrandecer a España. Hasta otra ocasión y enhorabuena a los nuevos oficiales.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL PRIMER CURSO DE PARACAIDISMO DEL EJÉRCITO PORTUGUÉS EN SU CINCUENTA ANIVERSARIO

El día 9 de julio visita la Escuela Militar de Paracaidismo una comisión del Ejército portugués con ocasión de 50 aniversario de la realización del curso de paracaidismo en esta escuela.

La visita, compuesta por 34 componentes del citado curso acompañados de algunas de sus esposas, estuvo cargada de añoranza. Se inicia con la bienvenida por el coronel Yagüe y recorrido por las principales instalaciones de la enseñanza del paracaidismo. No podía faltar una misa bilingüe de agradecimiento, por haber podido cumplir las bodas de oro, concelebrada por el capellán de la base y un sacerdote portugués. Al finalizar se hizo entrega de una imagen de la Virgen de Fátima que quedó depositada en la capilla de la base.

La visita finalizó con una comida de confraternización donde además del consabido intercambio de regalos se entregó una orla de los 192 componentes del primer curso del año 55 que quedó depositada en la jefatura de estudios hasta tanto se pone en marcha el futuro museo del paracaidista.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE CON ÉXITO LA IV EDICIÓN DEL CURSO DE CULTURA MILITAR Y AERONÁUTICA

La semana del 11 al 15 del pasado mes de julio, tuvo lugar en las instalaciones de la Academia General del Aire, la celebración del IV Curso de Cultura Militar y Aeronáutica co-organizado por la Universidad Politécnica de Cartagena y la propia AGA.

Como viene siendo habitual en estas fechas estivales, más de un centenar de alumnos de diferentes especialidades y titulaciones, se dieron cita estos días en este centro de formación para compartir aula con profesores y colaboradores de los diferentes departamentos en los que se encuentra estructurado este centro docente. Sin lugar a dudas y a tenor de las manifestaciones realizadas por los alumnos a lo largo de esta semana, este ha sido un curso muy del agrado de los asistentes y a muchos ha servido para iniciarse en el mundo de la aeronáutica, potenciar su nivel y mejorar en los conocimientos adquiridos a lo largo del presente curso académico.

Entre las conferencias que se impartieron a los asistentes a este curso destacaremos sin desmerecer el resto, la ofrecida por el profesor de la UPCT Antonio Viedma Robles, con el título de "La Aviación Militar y la Tecnología Aeronáutica" o la conferencia impartida por el capitán Marcelino Sempere que precedió a la anterior, que llevaba por título "La Aviación Militar después de la Guerra Fría". Ambas sirvieron para introducir el primer día a los alumnos en los temas relacionados con la Aviación Militar y la Tecnología.

Un año más el bautismo de vuelo realizado en los C-212, que el Ejército del Aire puso a disposición de la Academia General del Aire, supuso la guinda del pastel para los alumnos asistentes a este curso, ya que suponía subir a un avión militar por primera vez. La experiencia fue todo un éxito.

Finalmente y después de una ajetreada semana, el viernes 15 de julio finalizó la IV Edición del Curso de Cultura Militar y Aeronáutica, que como no podía ser de otra manera, supuso un rotundo éxito de participación y un claro ejemplo del acercamiento entre la sociedad y el mundo aeronáutico-militar.

RECEPCIÓN NUEVA TORRE DE LANZAMIENTO PARACAIDISTA, SIMULADOR APERTURA AUTOMÁTICA Y DESCENSO

El día 19 de julio tuvo lugar en la Base Aérea de Alcantarilla la recepción por parte de la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" como usuario del simulador de paracaidismo en apertura automática que las empresas EYMU y EINSA han diseñado y construido en las instalaciones de la base.

La instalación de dichos simuladores se enmarcan en la política del Ejército del Aire, y por extensión del Ministerio, además de mejorar notablemente las técnicas de enseñanza y adaptarse a las últimas tendencias docentes, en ampliar los márgenes de seguridad para el alumno en la práctica de una actividad de riesgo como es el paracaidismo en apertura automática junto al no menos importante ahorro de horas de vuelo y combustible.

Los aparatos patentados por EINSA permiten realizar unos 360 lanzamientos a la hora, consiguen unas condiciones muy similares a las de caída real, tanto en lo que se refiere al movimiento de descenso como al de desplazamiento lateral e, incluso, posible giro y arrastre sobre el suelo. El sistema consiste en dos "máquinas" que simulan la salida desde la aeronave y el tirón de apertura, así como el descenso con la campana abierta y la correspondiente toma.

El simulador de salida (torre de lanzamiento) lo constituye una cabina igual a la de los modelos de aviones C-212, CN-235, C-295 y C-130 situada sobre una torre de 12 metros de altura. El de caida de paracaidistas está formado por dos vigas carrileras situadas a 25 metros de altura y permite "ir colgados" hasta cuatro paracaidistas. El instructor puede seleccionar tanto los valores de velocidad como los de traslación y bajada.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PRIMERA VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA A LAS TROPAS ESPAÑOLAS DESTACADAS EN LA BASE AÉREA DE HERAT (AFGANISTÁN)

El pasado día 1 de agosto, el ministro Defensa, José Bono Martínez, visitó a las tropas españolas destacadas en la Base Aérea de Apoyo Avanzado de Herat (Afganistán), donde compartió la jornada con los casi 600 efectivos que se encuentran apoyando la reconstrucción del país.

El ministro llegó a la Base Aérea de Herat, procedente de la localidad de Qala-i-naw, provincia de Bagdis, donde se encuentra el equipo de reconstrucción español. A pie de helicóptero fue recibido por el coronel del Ejército del Aire Miguel Moreno Álvarez, jefe de la Base.

Acompañaron al ministro casi todos los miembros de la Comisión de Defensa del Parlamento español y una representación de la mayor parte de los medios de comunicación nacionales, así como el secretario general de Política de Defensa y los jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire.

La visita consistió en un sencillo acto en el que, tras rendir los honores reglamentarios, el ministro de Defensa pasó revista a las fuerzas participantes, saludando posteriormente a los mandos orgánicos de la Base. A continuación, el coronel jefe de la misma dio una conferencia sobre la misión del contingente y las vicisitudes acaecidas desde su creación.

Acto seguido la comitiva realizó una visita a las instalaciones, destacando por su interés el hospital de campaña que presta servicio al contingente.

El ministro comió con los soldados, firmó el libro de honor de la Unidad y tomó café en la cantina de la Base, donde aprovechó para dirigir unas palabras de ánimo a las tropas, con la colaboración del parlamentario más veterano de la Comisión de Defensa, el diputado por Coalición Canaria Luis Mardones Sevilla.

Tanto el diputado canario como el propio ministro destacaron el tremendo esfuerzo, que estos militares están realizando, sin olvidar al resto de contingentes desplegados en los Balcanes y Haití. El ministro reiteró su compromiso con las tropas y se definió como el más firme defensor de los derechos de los militares.

Finalizada la visita, la comitiva embarcó en un avión Hércules del Ejército del Aire con destino a Dubai (Emiratos Árabes Unidos).

La Base Aérea de Herat al mando del coronel del Ejercito del Aire Miguel Moreno Álvarez es una base avanzada para las operaciones de reconstrucción del oeste de Afganistán, que da el apoyo necesario para que las fuerzas nacionales e internacionales desplegadas en la zona cumplan su misión.

EXHIBICIONES EN SOCUÉLLAMOS, PALENCIA, ARANDA DE DUERO, MOLINA DE SEGURA Y SANGONERA LA SECA

El mes de septiembre y sus fiestas patronales han permitido que se inicie el curso escolar con fuerza al desarrollarse cinco exhibiciones en tres días. Exhibiciones en las que han participado las dos unidades con sede en la Base Aérea de Alcantarilla, el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) y la Escuela Militar de Paracaidismo (EMP).

El día 8 en Socuéllamos (Ciudad Real) el EZAPAC, como viene siendo ya tradicional, participa en unión de otras unidades del Ejército del Aire en las fiestas en honor a Ntra. Sra. de Loreto, patrona de la localidad.

Los días 9 y 11 la PAPEA se desplazó a Palencia y Aranda de Duero (Burgos) a fin de realizar sendas exhibiciones. La exhibición de Aranda de Duero, ya va adquiriendo la categoría de tradicional por haberse desarrollado en años anteriores, se efectuó a petición de la Asociación de Loreto y contó al igual que la de Socuéllamos con la presencia de otras unidades de nuestro Ejército. En ambas exhibiciones el viento y las nubes dificultaron las evoluciones de los parracaidistas, esfuerzo y pericia que el numeroso público asistente agradeció con aplausos.

El ciclo de exhibiciones, en esta quincena septembrina, lo cerraron los profesores e instructores de la Escuela Militar de Paracaidismo el día 10 con sendos lanzamientos paracaidistas en Molina de Segura y Sangonera la Seca (Murcia). Las fiestas en honor a la Virgen de la Consolación, patrona de Molina y la Virgen de Belén en el caso de Sangonera fueron la excusa para contar con la presencia de los paracaidistas en su programa de fiestas.

VISITA DEL GENERAL COMANDANTE DE LAS FUERZAS AÉREAS DEL EJÉRCITO NACIONAL POPULAR DE ARGELIA A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El día 9 de septiembre, el general comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército Nacional Popular de Argelia, efectuó una visita oficial a la Base Aérea de Talavera la Real.

El coronel jefe del Ala 23, Antonio Alejandro Solano Brotóns, junto a una comisión designada dio la bienvenida a la autoridad en el aparcamiento de aviones. La visita consistió en un recorrido a diversos edificios e instalaciones de la unidad, el simulador de vuelo, los hangares y el museo, donde el general comandante argelino firmó en el libro de honor de esta Base Aérea. La jornada finalizó con un almuerzo en el pabellón de oficiales.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

INAUGURACIÓN DEL MONUMENTO DEL AVIÓN F–5A–039 EN TALAVERA LA REAL

El pasado día 15 de septiembre en Talavera la Real se inauguró el monumento del avión F–5A–039 cedido por el Museo del Ejército del Aire. Presidió el acto el general director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, Luis Castañon Albo acompañado por el coronel jefe de la Base Aérea de Talavera, Antonio Alejandro Solano Brotóns y la alcaldesa-presidenta de dicha villa, María del Carmen Salguero Piñero.

Los actos dieron comienzo a las 13:00 horas con alocución del coronel, resaltando la efeméride. Coincidiendo con el descubrimiento de una placa conmemorativa, una patrulla de aviones F–5 del Ala 23 efectuó dos pasadas sobrevolando el monumento.

La jornada finalizó con una caldereta extremeña ofrecida por el Ayuntamiento de Talavera a todos los asistentes al acto.

INTERCAMBIO PROFESORES EMP-ESPAÑA EN EMP-ALEMANIA

Del 8 de agosto al 9 de septiembre dos profesores (brigada Royo García y sargento primero Blasco Dura) de la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" se han desplazado a Altenstadt, sede de la Escuela Militar de Paracaidismo alemana, a fin de participar en el intercambio anual de profesores de escuelas de paracaidismo.

El propósito era la realización del curso HALO-HAHO, condicionantes de material, obligaron a cambiarlo por el conocimiento de los métodos y procedimientos de enseñanza aplicables a los cursos de rappel desde helicóptero, apertura manual guiada (APM-AFF), revalida HALO-HAHO, procedimientos de CCTs y finalmente lanzamientos en automático para extranjeros.

La estancia se prolongó durante cinco semanas. En el transcurso de las cuales además de participar en los cursos anteriormente señalados, se efectuaron 25 lanzamientos, a alturas entre 400 y 6.000 metros, desde distintas aeronaves: T-12, UH-1H, Caravan, Supercaravan, Transalp y CH-53.

El final de la estancia se culminó con la obtención del título y roquisqui de plata alemán.

LLEGADA A LA BASE AÉREA DE GETAFE DE LOS MILITARES FALLECIDOS EN AFGANISTÁN

El día 18 de agosto tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe la llegada de los restos mortales de los militares fallecidos en Afganistán el lunes 16 de agosto.

Las familias de todos los militares fallecidos estuvieron acompañadas por Su Majestad el Rey don Juan Carlos I, su Alteza el Príncipe de Asturias don Felipe de Borbón y el presidente del Gobierno José Luis Rodríguez Zapatero, de quienes recibieron personalmente el pésame. Asistieron al acto, entre otros, la presidenta de la comunidad de Madrid Esperanza Aguirre, el jefe del Estado Mayor de la Defensa Félix Sanz Roldán, el secretario de Defensa Justo Tomás Zambrana Pineda, el subsecretario de Defensa Francisco Pardo Piqueras, y los jefes de Estado Mayor de los ejércitos, así como diversas autoridades gubernamentales, ministeriales, de la Comunidad de Madrid, locales y militares.

La llegada de los féretros tuvo lugar a las 20:00 horas tras el aterrizaje de un Hércules C-130 del Ala 31 que, procedente de Afganistán, transportaba a los 17 militares fallecidos. Dicha delegación venía encabezada por el ministro de Defensa José Bono Martínez.

El acto finalizó con el transporte de los féretros en coches fúnebres al hospital central de la Defensa acompañado por el jefe del Estado Mayor del Ejército.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL MAYOR GENERAL COMANDANTE DE LAS FUERZAS AÉREAS DEL EJÉRCITO AUSTRIACO A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El día 13 de septiembre, el general comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército austríaco, efectuó una visita oficial a la Base Aérea de Talavera la Real.

Comenzada la visita a las 10:00 horas, el coronel jefe del Ala 23, Antonio Alejandro Solano Brotóns, junto a una comisión designada dio la bienvenida a la autoridad en el aparcamiento de aviones.

Dicha visita consistió en un recorrido a diversos edificios e instalaciones de la unidad, el simulador de vuelo, los hangares y el museo, donde el general comandante austriáco firmó en el libro de honor de esta Base Aérea.

La jornada finalizó con un almuerzo en el pabellón de oficiales. A las 15:30 horas, la comitiva visitante fue despedida.

PRIMER AVION F.5 DEL PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN ESTRUCTURAL

El día 16 de septiembre, procedente de la Base de Talavera la Real (Badajoz), ha sido recepcionado en la Maestranza Aérea de Albacete el primer avión F.5 (AE9-14) del Programa de Modernización Estructural.

Este programa contempla la sustitución por límite de vida de componentes críticos de la estructura, como cuadernas y herrajes principales. Cada avión F.5 permanecerá en la Maestranza Aérea de Albacete un periodo de entre nueve y doce meses lo que permitirá la operación de los aviones hasta el año 2020.

El programa tendrá una duración aproximada de cinco años afectando a diecinueve aviones y supondrá una carga de trabajo para la Maestranza de 50.000 horas/hombre al año.

TOMA DE POSESIÓN DEL CORONEL FRANCISCO LUIS PÉREZ-FLECHA DÍAZ, COMO JEFE DE LA BASE AÉREA DE CUATRO VIENTOS Y SU AGRUPACIÓN

En acto presidido por el general de división Marco Antonio Roel Fernández, jefe interino del Mando Aéreo General, el día 7 de septiembre, tomó posesión del mando de la Base Aérea de Cuatro Vientos y de su Agrupación, el coronel Francisco Luis Pérez-Flecha Díaz. Las fuerzas participantes, compuestas por Escuadra de Gastadores, Unidad de Música del MAGEN, Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire y la Escuadrilla de Tropa de la Agrupación Base, rindieron los honores de ordenanza. Se contó con la presencia de autoridades militares y civiles así como una representación del personal perteneciente a las unidades que operan desde la base. Tras el protocolo de juramento del cargo, se cantó el himno del Ejército del Aire y se rindió homenaje a los caídos, finalizando el acto con un desfile aéreo en el que participaron aviones del CECAF y Ala 48, así como helicópteros de la citada Ala pertenecientes al 402 y 803 Escuadrones, y un desfile terrestre realizado por las fuerzas en formación.

VISITA DE LA UNIVERSIDAD DEL MAR

El 21 de septiembre visitaron la Base Aérea de Alcantarilla y las unidades allí estacionadas (Escuela Militar de Paracaidismo y Escuadrón de Zapadores Paracaidistas), directores, ponentes y alumnos del curso "La guerra civil española en el aire" de la Universidad Internacional del Mar, con sede en el antiguo aeródromo militar de Los Alcázares.

Después de darles la bienvenida el coronel jefe de la base, les fue proyectado el vídeo de la Escuela, donde pudieron conocer las distintas actividades que desarrollan la Escuela y la EZAPAC, visitaron distintas dependencias (zona de lanzamientos, sala de plegados y campo de instrucción paracaidista). La visita finalizó con una fotografía de recuerdo frente al monumento al Junker y la entrega de un recuerdo.

Entre los ponentes que acompañaron al curso se encontraban el general de ingenieros del Ejército del Aire, retirado, Jesús Salas Larrazábal, hermano del fundador de la Escuela Militar de Paracaidismo y al que se le hizo entrega de un detalle alusivo a su visita. También Rafael de Madariaga y Carlos Javier Sánchez, miembros del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, así como María de Haya Galvez, hija del laureado capitán de Aviación, y pionero de la aviación militar española, Carlos de Haya.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA A LA BASE DE CUATRO VIENTOS DEL GENERAL DIRECTOR DE SANIDAD DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El general director de sanidad del Aire José Luis García Alcón visitó el pasado día 20 de septiembre la Base Aérea de Cuatro Vientos. A su llegada fue recibido por el coronel jefe Francisco Pérez-Flecha Díaz y por el coronel Enrique Rodríguez González, jefe del Ala 48, en cuyas instalaciones se llevó a cabo una presentación sobre los servicios de sanidad (médicos y farmacéuticos) de la base. Se hizo especial hincapié en las misiones en Afganistán, donde de forma rotatoria participan los tres oficiales médicos de la plantilla de la base. El coronel jefe del Ala 48, expuso a continuación las actividades generales del Ala, en particular las referidas a las funciones SAR, junto con el actual despliegue en Afganistán, donde participan con personal enfermero incluido en sus tripulaciones.

Posteriormente se realizó una visita a las instalaciones (botiquín y farmacia), para reunirse a continuación con todo el personal de Sanidad destinado en la base, a fin de tratar directamente y de forma más pormenorizada, las necesidades y problemas que en relación con la DISAN afectan a este personal. Finalizaron la visita realizándose una foto frente al pabellón histórico.

CAMPEONATO DE PARACAIDISMO DE PRECISIÓN EN LUGANO (SUIZA)

Del 22 al 26 de septiembre uno de los equipos de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), participó en el campeonato de paracaidismo de precisión que se desarrolló en la localidad suiza de Lugano. El desplazamiento de los siete miembros de la patrulla se realizó con un T.12B del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas hasta el propio aeropuerto de Lugano.

El campeonato puntuable para la Europacup 2006, sexto y último en la presente edición, contó en esta ocasión con la participación de 35 equipos pertenecientes a países de todo el mundo. La PAPEA quedó clasificada en el noveno puesto, detrás de Suiza y delante de Francia. En la clasificación individual el cabo primero Lago Rubio obtuvo un brillante tercer puesto.

En la clasificación general por equipos, de los seis campeonatos, la PAPEA obtuvo un octavo puesto de un total de 67 inscritos y el cabo primero Lago Rubio se situó en la séptima posición en la clasificación general individual. Con dicho resultado se consagró como uno de los diez mejores paracaidistas de precisión del mundo en estos momentos.

ACTO DE BENDICIÓN Y ENTREGA DEL ESTANDARTE A LA ESCUELA DE TÉCNICAS AERONÁUTICAS (ESTAER)

El pasado día 22 de septiembre se celebró, en la Plaza de Armas teniente general Cervera de la ESTAER, el acto de bendición y entrega del Estandarte donado por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares a la Escuela de Técnicas Aeronáuticas. El acto fue presidio por S.A.R. La Infanta Dª. Elena que amadrinó la citada enseña nacional. Estuvieron presentes, entre otras autoridades civiles y militares, el jefe del Estado Mayor de Ejército del Aire Francisco J. García de la Vega, el delegado del Gobierno en la Comunidad de Madrid Constantino Méndez Martínez y el alcalde de Alcalá de Henares, Bartolomé González Jiménez.

La Escuela de Técnicas Aeronáuticas fue creada como tal en 1996, mediante Real Decreto 252/1996 de 16 de febrero, aunque su origen se remonta a 1994 cuando comenzó su andadura bajo la denominación de Centro de Técnicas Aeronáuticas, comenzando el primer curso de formación al año siguiente, con Alumnos procedentes de diferentes escalas y especialidades. La misión de la ESTAER es la formación y perfeccionamiento de personal principalmente del Ejército del Aire, tanto de la Escala Superior de Oficiales como de la Escala de Oficiales, Escala de Suboficiales y Militares de Complemento en diferentes especialidades. También lleva a cabo la Formación Específica del personal de Tropa del Ejército del Aire en la especialidad de Administración y la Formación Básica

Militar de los Reservistas Voluntarios de las categorías de Oficial y Suboficial.

Para la ESTAER el pasado día 22 de septiembre, en palabras del coronel director Esteban Zamora Igualador "no fue un día más en la corta vida de la escuela, sino que fue EL DÍA, único e irrepetible en el que se rendía homenaje a nuestro Estandarte, símbolo de la nación, signo de soberanía, independencia, unidad e integridad de la Patria, que representa los valores superiores expresados en la Constitución".

Después de los honores de ordenanza a S.A.R. el alcalde de Alcalá de Henares procedió a descubrir el estandarte a los acordes del himno nacional, pronunciando a continuación una breve alocución. El estandarte fue bendecido por el vicario general castrense, en manos de S.A.R quien pronunció una emotiva alocución. El director de la Escuela recibió de manos de S.A.R. el estandarte y en su discurso destacó: "Hoy rendimos homenaje a nuestro Estandarte. Este homenaje es la forma de expresar nuestro respeto al pueblo del que formamos parte y al que servimos, es un homenaje a nuestra historia común y a nuestro signo de identidad. El Estandarte que acabamos de recibir nos reafirma en los valores en él representados, unidad, libertad, cultura, solidaridad y paz, valores en los que todo el pueblo español es y debe ser educado".

A continuación se rindió homenaje a los que dieron su vida por España.

El solemne acto concluyó con un desfile aéreo y terrestre en el que participaron cuatro aviones C-15 del Ala 12, 4 C-101 del CLAEX y 3 UD-13 del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, Gastadores de la Escuadrilla de Honores de la Agrupación del Cuartel General del Aire, Unidad de Música y Banda de Cornetas y Tambores del MAGEN, Escuadrón de Alumnos de la ESTAER y la Escuadrilla de Honores de la Agrupación del Cuartel General del Aire.

Tras los actos militares, S.A.R. acompañada por las autoridades que la recibieron a su llegada se dirigió a una sala del edificio 208, de la ESTAER, donde tuvo lugar la firma y dedicatoria en el libro de honor de la Escuela, tras lo cual por el coronel director se le hizo entrega de un recuerdo conmemorativo del acto.

La mañana finalizo con el tradicional vino de honor donde, tras el acostumbrado brindis por S.M. El Rey, realizado por el general del Aire, jefe de Estado Mayor del Aire, S.A.R. la Infanta Dª. Elena se acerco a las diferentes mesas para saludar y departir con los todos los asistentes.

INTERCAMBIO DEPORTIVO ENTRE L'ECOLE ROYALE DE L'AIR DE MARRUECOS Y LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

Durante los días 23 al 25 de septiembre, tuvo lugar en las instalaciones de la Academia General del Aire, un intercambio deportivo entre los alumnos de este centro de formación y de L'Ecole Royale de L'Air del Reino de Marruecos.

La delegación encabezada por el coronel mayor Abdelali Houari, llegó el viernes por la tarde, siendo recibida por la comisión española, que estaba dirigida por el coronel director de la Academia, Eduardo Garvalena Loscertales.

Entre las actividades deportivas que se llevaron a cabo, destacamos el partido de baloncesto, en el que los alumnos de la Academia se deshicieron sin dificultad

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

del combinado marroquí, por un contundente 56-39. Por el contrario el partido de fútbol que enfrentó a los alumnos de ambas academias que se disputó en el Estadio Pitín, de San Javier, que se saldó con el resultado de dos goles a tres a favor del conjunto de L'Ecole Royale de L'Air y el partido de voleibol también se saldó con derrota para el equipo de la Academia, por tres sets a uno.

Todos los alumnos participantes, disfrutaron de un agradable y deportivo fin de semana, en el que pudieron además compartir vivencias con los alumnos de otra academia diferente.

Tras un intenso fin de semana en el que no faltaron las visitas a Murcia y Cartagena, la delegación de L'Ecole Royale de L'Air, se despidió de esta Academia, emplazando a los alumnos a un nuevo intercambio deportivo que esta vez se disputará en Marrakech.

CELEBRACIÓN DEL 25 ANIVERSARIO DE LOS CAMPAMENTOS JUVENILES DEL EJÉRCITO DEL AIRE-MAU

El día 24 de septiembre se celebró en el aeródromo de "La Nava" (Corral de Ayllón/Segovia) el 25 aniversario de la creación de los campamentos juveniles que se han venido realizando en el Ejército del Aire y la fundación "Vara de Rey".

Los campamentos comenzaron a iniciativa de miembros de la Milicia Aérea Universitaria (MAU), concretándose con el acuerdo entre el entonces JEMA teniente general Emiliano Alfaro y del alférez Tomás Prieto, hoy presidente de la Fundación Vara de Rey, el 11 de enero de 1980.

—Proceder a fomentar la docencia y práctica de cuantas modalidades de vuelo existan en la actualidad, o en las futuras, cuyo desarrollo pueda ser de interés.

—Ayudar al mantenimiento de las relaciones entre sus propios miembros, de la Fundación con sus Fuerzas Armadas y de las que se constituyan con otras de carácter similar dentro del territorio nacional y de otros países.

—Difundir la cultura de Defensa entre la juventud.

En este sentido se han formado en estos 25 años, 1.039 pilotos de vuelo sin motor, 683 paracaidistas y 741 aeromodelistas en campamentos celebrados en Villafría (Burgos), Santo Tomé (Segovia), Virgen del Camino (León), Corral de Ayllón (Segovia), Los Alcázares (Murcia), San Javier (Murcia) y Alcantarilla (Murcia).

Al citado acto del 24 de septiembre de 2005, asistió el JEMA, con una comisión de generales del Ejército del Aire, entre ellos el teniente general jefe del Mando General, Mando Logístico, director del Museo del Aire, representantes de otros departamentos del Cuartel General del Ejército del Aire, así como una representación de Aviación civil y el alcalde de Ayllón.

Los actos consistieron en vuelos de divulgación y bautismo del aire en aviones Dörnier U-9, Aviocar T-12 y veleros Blanick L-13, así como una exhibición acrobática de aviones C-101, realizada por el Grupo de Escuelas de Salamanca.

El presidente de la Fundación acompañó al JEMA en una visita a las instalaciones del aeródromo después que efectuara un vuelo en velero.

Los actos finalizaron con una copa de vino servido en los hangares y en la que el presidente agradeció la presencia del JEMA y demás autoridades así como del numeroso público que por el motivo mencionado se congregó en el aeródromo de La Nava.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Juan Pereira

XLII TROFEO EJÉRCITO DEL AIRE (VI FASE) XI CAMPEONATO DE AEROMODELISMO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Entre los días 25 al 30 de septiembre, ha tenido lugar en la Base Aérea de Matacán la VI y última Fase del XLII Trofeo Ejército del Aire, que en esta ocasión incluía los deportes de: fútbol sala, baloncesto, tenis y frontenis. Simultáneamente, se ha celebrado el XI Campeonato de Aeromodelismo del E.A.

Han intervenido en estos campeonatos 175 participantes, sumando las distintas disciplinas y 24 organizadores, todo ellos personal del Ejército del Aire.

La competición ha resultado muy interesante, contribuyendo a ello las magníficas instalaciones de las que se ha podido disponer en la Base Aérea de Matacán y ciudad de Salamanca, y la preparación e interés demostrado por los distintos equipos que han concurrido.

Juan Pereira

Juan Pereira

También hay que reseñar, para la pequeña historia del Trofeo E.A., el carácter histórico de esta edición, al haber sido la última a la que han concurrido equipos representativos de las antiguas Juntas Regionales del MALEV y MAEST. Las próximas ediciones del Trofeo E.A. se llevarán a cabo mediante la concurrencia de equipos representativos de las recién creadas Juntas Zonales, en las que se ha dividido territorialmente el MAGEN y el equipo del MACAN.

Los resultados obtenidos han sido los siguientes:

• Aeromodelismo:

– Maquetas: 1º: brigada Celestino Morán Santamarta (MAGEN-B.A. Matacán) 3.085 puntos.

– Veleros eléctricos: 1º: teniente Juan de Sixte Muñoz (MAGEN-Reserva) 3.990 puntos.

– Fun-Fly: 1º: alférez Jorge Navarro Vacas (MAGEN-Ala 23) 889 puntos.

– Veleros remolcados: 1º: brigada Eduardo Montero Barbillo (MAGEN-Ala 37) 941 puntos.

• Acrobacía: 1º: Sargento 1º Juan Domingo Sánchez Martín (MAGEN-B.A. Matacán) 2.137 puntos.

• Aeromodelista más completo: Alférez Jorge Navarro Vacas (QMAGEN-Ala 23).

• Tenis dobles:

– 1º (18 ptos.): 3ª Región Aérea: subteniente José A. Huamnes Díaz, subteniente Félix Calonge Campos.

– 2º (15 ptos.): 1ª Región Aérea "B": brigada Luis González García, soldado David Villarrubia Aguilar.

– 3º (12 ptos): 1ª Región Aérea "A": brigada Miguel A. Vera Jiménez, sargento 1º Felipe Onrubia Herranz.

• Tenis absolutos:

– 1º (12 ptos): Sargento 1º Pascual Meroño Martínez (Base Aérea de Alcantarilla).

– 2º (10 ptos): Sargento 1º Miguel A. Ramírez García (Ala 11).

– 3º (8 ptos): Comandante Mariano Sancho Sanjuan (Ala 46).

• Frontenis:

– 1º (24 ptos): 1ª Región Aérea "A".

– 2º (20 ptos): MACAN.

– 3º (16 ptos): 3ª Región Aérea.

• Baloncesto

– 1º (30 ptos.): MACAN.

– 2º (25 ptos) 2ª Región Aérea "B".

– 3º (20 ptos.) 1ª Región Aérea "A".

Estos resultados, agregados a los de las distintas fases del Trofeo E.A. celebradas anteriormente, han otorgado el Trofeo E.A. 2005 a la Segunda Región Aérea "B", que también ha conseguido el Trofeo Pruebas Militares, mientras que el Trofeo correspondiente a las pruebas deportivas ha sido obtenido en esta ocasión por la Primera Región Aérea "A".

El acto de clausura tuvo lugar en la Plaza de Armas de la Base Aérea de Matacán y estuvo presidido por su jefe, coronel Muñoz Alcántara, acompañado de varias autoridades civiles y militares.

CLAUDIO REIG NAVARRO
Coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

SEMINARIO "INICIATIVA 5+5"

Los días 27 y 28 de septiembre de 2005 tuvo lugar en el Cuartel General del Ejército del Aire (Madrid), un seminario internacional para el estudio de los procedimientos de coordinación en el empleo de los medios de apoyo aéreo necesarios en caso de catástrofe o emergencia ocurrida en cualquiera de los países pertenecientes a la "Iniciativa 5+5".

La "Iniciativa 5+5" es un foro internacional que tiene por objeto el desarrollo de la cooperación multilateral en asuntos de seguridad en el Mediterráneo Occidental.

La inauguración del seminario fue presidida por el director general de Política de Defensa y al mismo asistieron representantes de Argelia, Francia, Italia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez. Por parte española, asistieron representantes del Ejército del Aire, representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, de la Dirección General de Política de defensa, del Estado Mayor Conjunto de la Defensa, del Ejército de Tierra y de la Armada.

Este seminario forma parte de las actividades del plan de acción 2005 acordadas por el comité director de la "Iniciativa 5+5" en su reunión de Argel de la pasada primavera.

El desarrollo del mismo ha sido un éxito, tanto desde el punto de vista de la participación, ya que han asistido expertos en materias de "transporte aéreo" y "búsqueda y salvamento" de todos los países de la iniciativa, como desde el punto de vista de los resultados obtenidos, considerados muy satisfactorios por los participantes, por cuanto el seminario ha supuesto de puesta en común de procedimientos de actuación, incremento del conocimiento mutuo y extraordinario punto de partida para futuros encuentros.

VISITA DEL GENERAL JEFE DE LA FUERZA AÉREA DE PROYECCIÓN FRANCESA

Atendiendo a una invitación del general jefe de Movilidad Aérea del Mando Aéreo de Combate, el general Patrice Klein, jefe de la Fuerza Aérea de Proyección Francesa, visitó los pasados 28 y 29 de septiembre la Jefatura de Movilidad Aérea en Zaragoza.

El general Klein llegó en un avión de la Fuerza Aérea de Proyección Francesa a la Base Aérea de Zaragoza el 28 de septiembre siendo recibido por el general jefe de la JMOVA, el general de la B.A. de Zaragoza y el coronel jefe del Ala 31.

A continuación el general se trasladó al Ala 31 donde recibió una exposición sobre la organización, misión y medios del Ala y pudo visitar el simulador de vuelo del C-130 Hércules. Posteriormente en un T-10 de la Unidad participó en un vuelo táctico de adiestramiento que finalizó con una toma de máximo esfuerzo en el Aeródromo Militar de Ablitas.

El jueves 29 de septiembre el general Klein mantuvo una reunión de trabajo en la Jefatura de Movilidad Aérea en donde se trataron temas de interés común en el campo de la proyección y el transporte aéreo.

Tras una comida de despedida ofrecida por el general jefe de Movilidad Aérea en su residencia, el general jefe de la Fuerza Aérea de Proyección francesa partió vía aérea hacia Francia dándose por concluida la visita.

APERTURA CURSO ACADÉMICO 2005/2006 EN LA EMACOT

En la mañana del día 29 de septiembre, tuvo lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones, el solemne acto de apertura del curso académico 2005/2006, presidido por el general director de Asistencia al Personal, Pedro Aldea Gracia, como representante del MAPER, y que contó a su vez con la asistencia del general subdirector general de Enseñanza Militar, Francisco Antonio del Pozo Martínez; general jefe de la jefatura de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones Esteban Granero Pérez, así como de diversos jefes de unidades ubicadas en la Base Aérea de Cuatro Vientos.

La lección inaugural del citado curso académico, que versó sobre la misión, formación y evolución del personal del Ejército del Aire, relativas al mando, control, telecomunicaciones y guerra electrónica, estuvo a cargo del general jefe del Mando Aéreo de Combate, teniente general Manuel García Berrio. A continuación, el coronel director de la EMACOT, José María Sesé Tuesta, dirigió una breve alocución a todos los asistentes, en la que se destacó la labor docente desarrollada en la misma.

El acto finalizó con unas palabras del general director de Asistencia al Personal, quien en nombre de Su Majestad el Rey, declaró inaugurado el curso.

TOMA DE POSESIÓN EN LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El día 29 de septiembre, en la Base Aérea de Talavera la Real, tuvo lugar el acto de toma de posesión del coronel Guillermo Vayá Cañellas como jefe de dicha Base y del Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque, cesando el coronel Antonio Alejandro Solano Brotóns.

El acto fue presidido por el general jefe del Mando Aéreo General, Ramón García Ruiz, acompañado por el general director de Enseñanza Juan Luís Bonet Rivas, entre otras autoridades militares y civiles.

Tras el desfile de las fuerzas participantes se sirvió un vino de honor en el comedor general de la unidad.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PRESENTADO EN ESPAÑA EL RADAR OASYS

El pasado mes de octubre tuvo lugar en las instalaciones de la compañía de helicópteros Helicsa en Albacete la presentación en España del radar OASys (Obstacle Awareness System), un novedoso detector de obstáculos destinado a su uso por parte de helicópteros y aeronaves no tripuladas (UAV). Este radar ha sido desarrollado por la empresa canadiense Amphitech International y será comercializado en nuestro país por Aries Ingeniería y Sistemas, una vez que se obtengan las certificaciones necesarias por parte de las autoridades aeronáuticas. La fase de integración y certificación en cualquier plataforma que lo requiera a partir de entonces será llevada a cabo por Helicsa.

En cuanto al funcionamiento del radar, se puede decir que las dos características fundamentales del mismo son el tipo de radiación que emite y la predicción del path de vuelo del helicóptero.

El OASys utiliza ondas milimétricas (Milimetre Waves, MMW) conseguidas mediante la amplificación de corrientes a altísimas frecuencias. La emisión en la banda Ka (35 GHz) es precisamente lo que le permite mantener sus cualidades de detección en condiciones atmosféricas adversas, siendo capaz de seguir detectando obstáculos a través de zonas con humo, niebla, polvo en suspensión, lluvia, etc. Esta característica lo hace ideal para el vuelo táctico a baja cota y para todo tipo de misiones desarrolladas a escasa altura.

Por otra parte, mediante el uso de algoritmos especialmente diseñados y la toma de datos de diversos equipos del propio helicóptero (GPS, cápsula barométrica, INS, MSU, etc) el software es capaz de establecer con suficiente antelación el path de vuelo que se seguirá y centrar su búsqueda en esta trayectoria prevista. Gracias a ello el sistema establece tres zonas principales de amenazas en función del tiempo restante a las mismas. Una primera zona marcada de color blanco en el display de cabina informa sobre obstáculos que no suponen un peligro inmediato para la integridad del helicóptero (están a unos 19 segundos de ser alcanzados). La zona amarilla (16 segundos al obstáculo) informa al piloto de que el obstáculo se puede convertir en una amenaza, para lo cual además se emite un aviso sonoro ('OBSTACLE'). Finalmente, cuando el tiempo al objeto es de 8 segundos y éste es de hecho ya un peligro inminente, se enciende un indicador de color rojo en el display y se refuerza la alarma mediante el aviso 'OBSTACLE, OBSTACLE'; a partir de ese momento el piloto deberá realizar una maniobra evasiva para evitar la colisión.

El sistema es capaz de detectar y avisar al piloto de la presencia de obstáculos tan pequeños como por ejemplo cables de 2,5 cm de diámetro a 750 m de distancia.

Los elementos que componen el sistema son tres: la antena del radar, que va montada en una plataforma giroestabilizada y en la cual se integra todo el software que procesa los datos obtenidos; el display de cabina, donde se presentan las amenazas detectadas mediante indicadores luminosos; y la unidad de control situada también en cabina, que permite el encendido y apagado del radar, el control del volumen del audio y la verificación del correcto funcionamiento del sistema. En cuanto al display, su diseño ha sido optimizado para conseguir una presentación lo más sencilla posible y una comprensión de los datos presentados bastante intuitiva. Mediante un indicador de color azul se presenta la trayectoria seguida por el helicóptero, mientras que las amenazas representadas en color blanco, amarillo o rojo se sitúan con respecto a la posición relativa que ocupen a lo largo de la trayectoria. De esta forma y con un simple vistazo el piloto puede conocer con suficiente antelación la posición de los obstáculos y la trayectoria más adecuada para llevar a cabo la maniobra evasiva.

Si bien el nuevo radar no ha sido aún instalado en ningún sistema comercial, son ya diversas fuerzas armadas las que lo han adquirido. La primera evaluación preliminar fue llevada a cabo por las Canadian Forces (CAF), muy interesadas en su utilización en su flota de helicópteros de transporte táctico (Utility Tactical Transport Helicopter,

El sencillo display que alerta al piloto por medio de luces se puede colocar bajo el quitasol del panel de instrumentos.

EJEMPLO DE PRESENTACIÓN DEL DISPLAY: En azul la trayectoria del helicóptero, marcas blancas para objetos a 19 segundos de distancia, amarillas para objetos a 16 segundos y rojas para objetos a 8 segundos del helicóptero.

La instalación del radar es bastante sencilla, pudiendo llevarse a cabo en menos de tres horas y media.

UTTH) y de salvamento y rescate (SAR). Para estas pruebas iniciales llevadas a cabo en el verano de 2003 bajo el NRC-DND Flight Mechanics and Avionics Memorandum of Understanding, se utilizó el Bell 412HP ASRA (Advanced Systems Research Aircraft) operado por el National Research Council of Canada, especialmente equipado para monitorizar el vuelo mediante el uso de equipos de adquisición y grabación de datos. Las características de vuelo y manejo de este helicóptero son muy similares a las de la versión militar CH-146 Griffon, por lo que los resultados de las pruebas fueron fácilmente extrapolables a la flota en servicio con la CAF. Las pruebas se llevaron a cabo en condiciones de vuelo visuales (VFR), con tiempo nublado y tormentas aisladas de nieve, realizándose maniobras representativas de diversas fases operacionales.

Hasta ahora el sistema ha sido instalado en helicópteros tipo Bell 212, Bell 412 y AS350, para los cuales se obtuvieron previamente las certificaciones pertinentes, en este caso LSTC (Limited Supplementary Type Certificate).

ROBERTO YAÑEZ

PARTICIPACION DE LA PAPEA EN LA "FESTA AL CEL 2005"

El 2 de octubre tuvo lugar en Barcelona, con motivo de la festividad de la Mercé, el festival aéreo "festa al cel". Contó con la participación de numerosos medios aéreos nacionales e internacionales, y entre ellos la Patrulla Acrobática de Paracaidisimo del Ejército del Aire (PAPEA).

Los lanzamientos se efectuaron desde un CASA 295 del Ala 35, se realizaron tres pasadas a unos 1.100 metros que permitieron realizar tanto la estrella en caída lubre como el "stack de 3", figura que permite la realización de las dos figuras más comprometidas del programa de exhibiciones, el "invertido" y el "espejo". El broche lo pusieron en la última pasada, al desplegar sendos paracaidistas la bandera española y la senyera catalana, ambas de más de cincuenta metros cuadrados de superficie.

VISITA DEL JEMA A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES (EMACOT)

El jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire visitó la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones el día 5 de octubre.

A su llegada a la Base Aérea de Cuatro Vientos el JEMA fue recibido por el jefe de la base quien le acompañó hasta las instalaciones de la EMACOT dond recibió novedades del coronel director de la Escuela.

El JEMA asistió a una presentación impartida por el coronel director, que fue complementada con un recorrido por las sus instalaciones.

Acto seguido, el JEMA se reunió con todos los alumnos de enseñanza militar de formación, concurrentes a cursos de perfeccionamiento y profesores de la escuela, para exponerles su visión sobre el Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA AL EVA-4 DE LOS ARTILLEROS VETERANOS DE MONTAÑA

El pasado día 8 de octubre realizaron una visita al Escuadrón de Vigilancia Aérea número 4 y Acuartelamiento Aéreo "Rosas" en el monte Paní (Gerona) la Asociación de Artilleros Veteranos de Montaña, que con sede en Lérida reúne a aquellos que prestaron su servicio militar en unidades de Artillería de Montaña, como el GACA 21 o el Grupo XLI a lomo que tuvieron su guarnición en los cuarteles de Gardeny en la capital del Segrià.

Esta asociación realiza al menos una reunión anual para dar cumplimiento a la ley de Asociaciones y efectuar la reunión de la Asamblea General. Con tal motivo procuran realizar una visita a una unidad o acuartelamiento. En esta ocasión solicitaron realizar esta visita al EVA-4 y concedida la misma, se desplazaron 82 asociados y familiares a tierras ampurdanesas no sólo desde las cuatro provincias catalanas sino desde Francia donde la vida ha llevado a algunos de los veteranos artilleros que siguen manteniendo con sus compañeros los lazos de amistad y compañerismo que forjaron durante su servicio militar en el seno de la institución militar.

Aunque el plan previsto incluía la realización de la Asamblea general en el salón de actos del Escuadrón, la premura de tiempo impuesta por las dificultades del tráfico impusieron su realización sobre la marcha en el autobús y cuando llegaron al Escuadrón se pasó directamente a la visita del mismo.

Acompañaron a los visitantes por expreso deseo e invitación de la Junta Directiva algunos oficiales del Ejército de Tierra. El general de división en situación de retiro Carlos García Ferrer quien entre otros destinos durante su época de actividad había desempeñado el de general en jefe de la División de Montaña Urgel Número 4 y gobernador militar de la Provincia de Lérida. Asimismo se unió a la visita el capitán de Artillería Miguel Ángel Campanero, que estuvo destinado en el XLI Grupo a Lomo en Lérida y actualmente lo está en la vecina Base Militar de Sant Climent de Sescebes.

Un tiempo magnífico permitió a los visitantes disfrutar de las incomparables vistas sobre Cadaqués y la Bahía de Rosas que pueden verse desde la cima del Paní y visitar la unidad acompañados por el teniente coronel Roberto Plà, jefe de la misma y el suboficial mayor Luís Marín quienes ofrecieron a los visitantes una completa explicación del funcionamiento, preparación y operatividad de la unidad que fueron seguidas con atención e interés por los veteranos.

Tras la visita, se realizó un acto de homenaje a los que dieron su vida por España en el monumento a los caídos de la unidad, en el que se depositó una corona de laurel. Para finalizar la jornada tuvo lugar en el comedor del acuartelamiento una comida de hermandad en la que pudieron degustarse las especialidades gastronómicas de la comarca y tras la cual dijeron unas palabras el jefe de la Unidad y Esteban Calzada, presidente de la Asociación, que destacó su satisfacción por visitar una unidad de "Aviación de Montaña" y agradeció las atenciones recibidas y entregó al teniente coronel Plà una reproducción de la 'Porta del Lleó' entrañable rincón de la fortaleza ilerdense de 'La Seo'. Para finalizar y a petición de los presentes el general García Ferrer realizó el tradicional brindis por Su Majestad el Rey.

EXHIBICION DE LA PAPEA EN LA BASE AÉREA DE MORON

Con ocasión del doble aniversario, 75 de los vuelos de Rodríguez y Haya en Sevilla y 50 del vuelo del Saeta, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) participó en los actos desarrollados en la Base Aérea de Morón el pasado 9 de octubre.

Como viene siendo habitual en esta época del año, las condiciones climatológicas reinantes en el área de la exhibición estuvieron a punto de dar al traste con la jornada. La lluvia se hizo presente hasta momentos antes del inicio de la exhibición paracaidista, por lo que el techo de nubes obligó a una ligera modificación de la misma. Condiciones que no impidieron que el lanzamiento se efectuara a 1.500 metros, justo debajo del techo de nubes, así como que el numeroso público asistente pudiera contemplar los ejercicios y figuras que en este tipo de exhibiciones desarrolla la patrulla.

Como viene sieno habitual la exhibición finalizó con un

trabajo relativo de tres campanas que en un alarde de precisión se convirtió en la figura conocida como "invertido" y "espejo". El último paracaidista en llegar al suelo lo hizo portando la bandera nacional de 50x50 metros.

Espacio 2005. Un intermedio apasionante

DAVID CORRAL HERNANDEZ

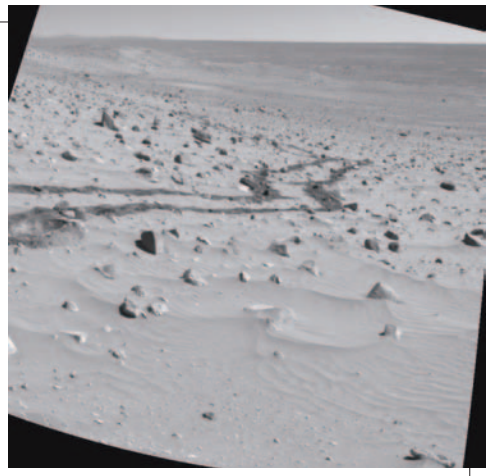
Agua en Marte.

En este sector tan rígido, previsible y organizado que es el dedicado al Espacio, en el que los cambios son procesos que suponen años y las decisiones valen millones de euros o el lograr acuerdos que implican a múltiples naciones u organizaciones, vivimos un extraordinario momento de rápidas y profundas transformaciones. De la bipolaridad tradicional entre EE.UU. y Rusia, con la ESA como activo partícipe, pasamos a un escenario en el que las naciones emergentes buscan su hueco por sí mismas o a través de terceras, especialmente China, Brasil y la India, con las empresas de turismo espacial pidiendo paso a velocidades de vértigo, a la ISS creciendo pese a estar "congelada", con una NASA impulsada definitivamente hacia la Luna y Marte pero estancada con los transbordadores, a la ESA cada vez más respaldada en sus logros y proyectos, o a una tenaz Rusia, recuperando a base de trabajados éxitos el hueco que por méritos tiene en propiedad.

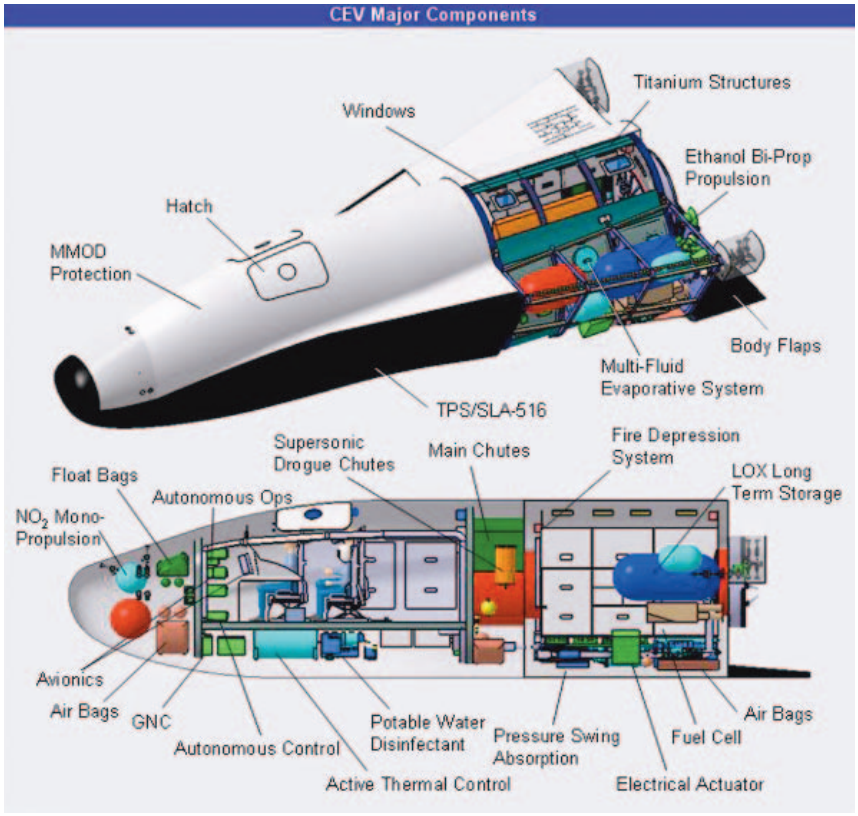
UNA NASA CON DESTINOS PRECISOS

La Dirección de la NASA lo tiene claro, las directrices llegadas desde Washington tienen dos nombres propios muy conocidos, la Luna y Marte, del resto ya se hablará. El presupuesto fiscal de 2006 para la Agencia reafirma el compromiso del presidente Bush con su "visión" del futuro espacial, un proceso a largo plazo que debe culminar con la colonización de la Luna y Marte. Estos

presupuestos, además de mantener a los transbordadores en activo y asegurar la supervivencia de la ISS, preparan la llegada del CEV (Crew Exploration Vehicle). Además también mantiene las inversiones en satélites de observación terrestre de nueva generación para apoyar e incrementar los esfuerzos en la investigación de la evolución climática de nuestro planeta. Marte es el planeta en el que los laureles de héroes en esta nueva etapa de investigación marciana parecen estar en manos de los rovers Spirit y Opportunity y sus infatigables caminatas por la superficie, trabajos por los que han prorrogado sus vidas operativas en varios enteros ya que no dejan de sorprender a propios y ajenos con sus maratonianos resultados, fiabilidad y resistencia. En este nuevo periodo los rovers pueden sobrevivir sin problemas, incluso llegar a una nueva prolongación en sus tareas, pero se ha fijado por precaución una fecha límite de servicio en catorce meses para que presupuestos y expectativas de exploración no sufran "sorpresas" de última hora. Spirit y Opportunity han demostrado con exceso sus capacidades de exploración e investigación llegando a lugares insospechados o aportando datos valiosísimos sobre Marte y la presencia de agua en el planeta, unos fundamentales para su colonización o para explicar el origen o la presencia de la vida en nuestro pequeño Universo. Con el aterrizaje del Discovery, comandado por Eileen Collins, la NASA dio por concluida una complicada misión llena de retrasos e inconvenientes. De nuevo, y dos años y medio después de la catástrofe del Columbia, se volvía a suspender todo el programa de vuelos espaciales tripulados de EE.UU., una decisión que dejará a los transbordadores aparcados al menos hasta mediados de 2006 y a la ISS en manos de las Soyuz y Progress rusas. Aunque la NASA ha demostrado su capacidad para recuperar



Rodadduras del Spitrit en Marte.



operativamente a los transbordadores esto no ha conseguido eliminar las incertidumbres sobre su futuro en la Administración Bush debido a los diversos retrasos sufridos, los graves problemas técnicos sin solucionar o los más de 1.400 millones de dólares invertidos "supuestamente" en corregir estos defectos. El Discovery partió el 26 de julio para abastecer a la ISS con seis toneladas de materiales diversos en la que fue la primera visita de un transbordador a las instalaciones internacionales desde el año 2002. El incansable telescopio espacial Hubble ha entrado en una nueva fase de operaciones mientras se decide cuál será su futuro definitivo. Los controladores de la NASA desconectaron uno de los tres giróscopos que aún eran útiles con el propósito de prolongar sus observaciones científicas del Cosmos hasta el 2008. El sistema de seis giróscopos del HST (Hubble Space Telescope) se suponía fundamental para la calidad de sus observaciones al estabilizar la plataforma pero en la actualidad, con varios inoperativos y descartada cualquier misión de reparación, la NASA ha conseguido que sea apto para seguir cumpliendo eficazmente con sus observaciones en el espectro visible, infrarrojo y ultravioleta. Cien metros convirtieron en fracaso una de las apuestas de la NASA para el futuro de la exploración espacial, la misión DART (Demonstration of Autonomous Rendezvous Technology), una sonda robotizada de 362 kilos que debía ejecutar automáticamente toda una serie de maniobras de aproximación y alejamiento al satélite del Pentágono MUBLCOM. DART detectó por sí misma al satélite y completó toda la gestión de navegación hasta su encuentro pero, probablemente por escasez de combustible, cuando se encontraba a cien metros del satélite detuvo su trayectoria y activó automáticamente la función de "órbita", cancelando todas las actividades previstas. El objetivo era obtener las habilidades que permitan, sin que medie intervención humana, misiones robotizadas que sean capaces de apoyar vuelos tripulados, apoyar a naves que estén en el Espacio y llevar carga o tripulaciones hasta los transbordadores, estaciones orbitales o bases espaciales. En un ejercicio de puntería espacial la nave Deep Impact lanzó un proyectil de 369 kilogramos hacia el núcleo de un blanco muy concreto, el cometa Tempel 1. La colisión a

La NASA ha conseguido que el Hubble siga apto para observaciones en el espectro visible, infrarrojo y ultravioleta.

Titan IV con Cassini.

37.000 kilómetros por hora formó un cráter y una gran nube de polvo en las que se buscó información sobre el origen del Universo o la composición química del cometa. Además, la misión espacial Stardust está cerca de su final con la llegada a la Tierra de su carga, las primeras muestras de polvo de cometa e interestelar recogidas con éxito del cometa Wild 2 el 2 de enero de 2004. La Base Aérea de Vandenberg despidió en octubre al último de los cohetes Titan IV, un derivado de los ICBM tipo Titan estadounidenses modificado por Lockheed Martin Space Systems para su uso como transporte espacial y utilizado asiduamente por la USAF gracias a su elevada capacidad de carga y probada fiabilidad.

DART con el cohete Pegaso.

RUSIA RETOMA POSICIONES

El Gobierno ruso aprobó el presupuesto y las prioridades de su programa espacial para el periodo 2006-2015. En estos nueve años de actividad la pretensión es ampliar y expandir el acceso del país al espacio a través de programas comerciales y científicos tan diversos como el futuro transbordador Kliper, dos nuevas familias de cohetes, la ISS, aumentar la flota de satélites comerciales y científicos, ampliar el número de lanzamientos para clientes extranjeros, cooperar en proyectos de segundas naciones (especialmente con China) o poner en marcha nuevos proyectos de exploración científica a la Luna y a Marte. En el Salón de Le Bourget Rusia presentó en sociedad al sucesor de las históricas Soyuz, el pequeño transbordador Kliper, un proyecto recuperado por RKK Energiya de "algún cajón" (descartado en su momento por motivos económicos) y que es una nave reutilizable capaz de albergar a seis tripulantes y de transportar cargas de 700 Kg. a la ISS e incluso a la Luna, un lugar en el que ni la Unión Soviética ni Rusia pusieron jamás una misión tripulada. Y es que

Kliper, pequeño transbordador sustituto de las históricas Soyuz.

es a nuestro satélite a donde quiere llegar Rusia para poder tener operativa una base estable pero automática en el 2025, un proyecto que se antoja lejano en el tiempo pero demasiado cercano en requisitos, agenda y todo tipo de necesidades. Los conocimientos obtenidos con esta experiencia servirán para la futura colonización humana de Marte. Con la India los objetivos son más modestos, desarrollar en común un sistema de navegación y posicionamiento para usos civiles y militares basado en el actual Glonass y que pueda ser un competidor real del GPS estadounidense o del Galileo de la UE, en el que curiosamente participa la India. Con Kazajstán desarrollarán en común el cohete Baiterek, un lanzador pesado derivado del Angara A3, un modelo

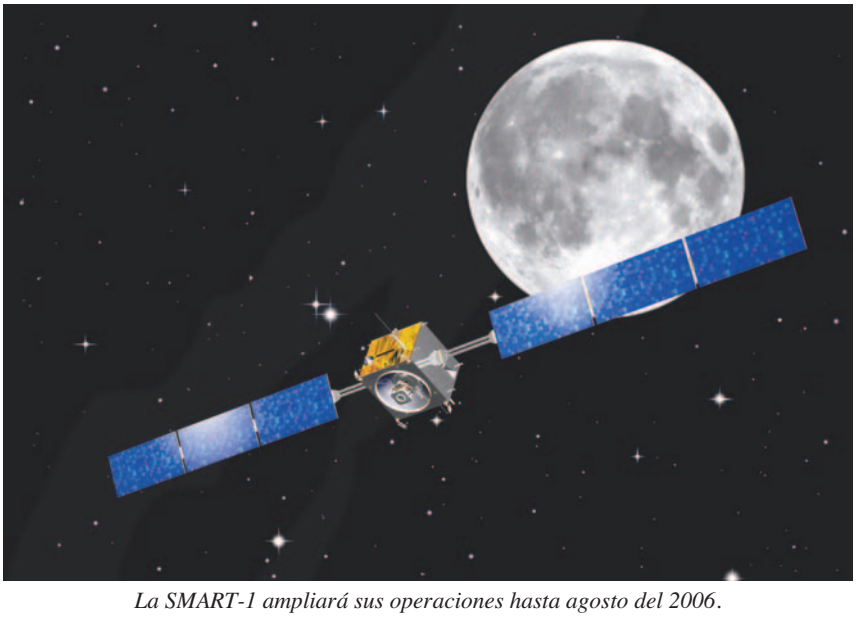
militar ruso, que deberá estar operativo en el 2008 y será comercializado por ILS (International Launch Services), un consorcio formado por la estadounidense Lockheed Martin y la rusa Khrunichev. Rusia también ha previsto el desarrollo en común de un nuevo cohete con uno de sus socios más firmes e históricos, Francia, el Orel 6, un vector de nueva generación en el que están involucrados el CNES francés y la Agencia Espacial de Rusia, Roskosmos.

EUROPA ESTA LLENA DE ESTRELLAS

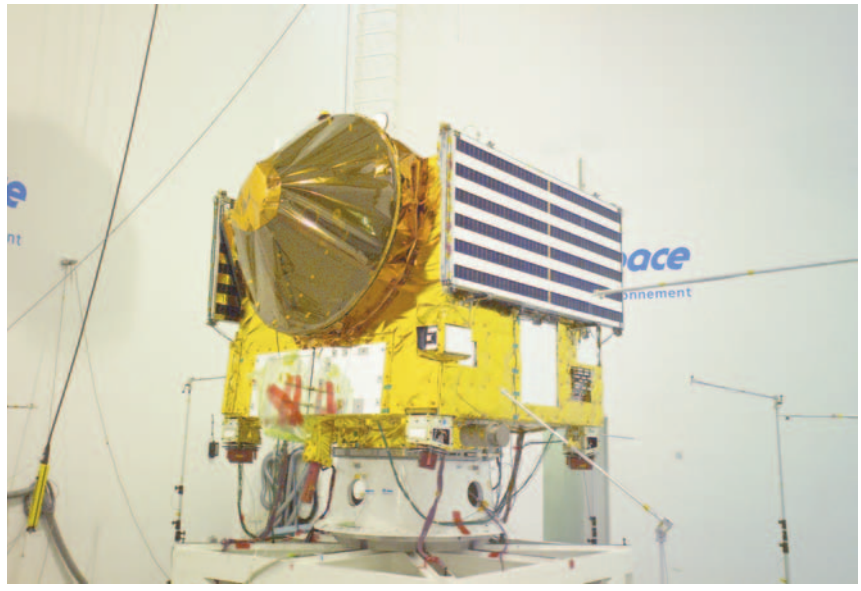
La consolidación de los cohetes europeos prosigue con la última versión de Ariane 5, el "ECA", un modelo diseñado para sustituir al actual Ariane 5G y que puede transportar cargas útiles de hasta 10 toneladas. El vuelo 164 del lanzador Ariane, e inaugural del ECA, transportó hasta una órbita de transferencia geoestacionaria a tres cargas útiles, entre ellas al satélite XTAR-EUR, en el que está presente nuestro país, una unidad dedicada a comunicaciones gubernamentales. Con la entrada en servicio del ECA el consorcio europeo podrá ofertar lanzamientos de dos cargas útiles pesadas hasta órbitas geoestacionarias o hasta otros destinos más lejanos, como puedan ser misiones interplanetarias de exploración. El futuro cohete ligero de la ESA, el Vega, será capaz de situar cargas de 300 a 2000 kilogramos en órbitas polares o bajas, las más utilizadas por satélites científicos y de observación. En Vega participan siete naciones de la ESA, sien-

Satélite CryoSatcon el cohete Rockot,

Ariane 5 en Kourou.



La SMART-1 ampliará sus operaciones hasta agosto del 2006.



Explorador espacial europeo Venus Express.

do Italia el socio principal con el 65%, seguida por Francia con un 15% y el resto queda repartido entre España, Bélgica, Suecia, Suiza y Holanda. La ESA está buscando candidatos para la próxima serie de Misiones de Exploración de la Tierra, en la que los principales temas de interés son el medioambiente y su relación con el cambio climático global. En la actualidad seis misiones se encuentran ya en fase de desarrollo, son GOCE (Gravity and Ocean Circulation Explorer), ADM-Aeolus (Atmospheric Dynamics Mission), EarthCARE (Clouds, Aerosols and Radiation Explorer), CryoSat (Polar Ice Monitoring), SMOS (Soil Moisture and Ocean Salinity) y Swarm (Earth's Magnetic Field and Environment Explorer). La Misión SMART-1 (Pequeñas Misiones de Tecnología e Investigaciones Avanzadas de Europa) ampliará sus operaciones hasta agosto del 2006 después de haber completado satisfactoriamente durante el viaje a la Luna un complejo paquete de pruebas sobre nuevas tecnologías, especialmente el sistema de propulsión solar-eléctrica (motor de iones), que ha impulsado a la pequeña nave a lo largo de más de 85 millones de kilómetros, una distancia comparable a una expedición inter-

La misión Mars Observer prosigue su exploración de Marte.

La antena de Cebreros de la ESA.

planetaria. Un cohete Soyuz-Fregat lanzó el primer satélite del sistema de navegación Galileo a finales del 2005, una unidad que girará alrededor de la Tierra a una distancia de unos 23.200 kilómetros. Esta iniciativa europea es el primer sistema de navegación exclusivamente civil y el conjunto de los 30 satélites debe estar en pleno funcionamiento en el año 2010. La misión europea Mars Express Orbiter prosigue su exploración de Marte con el radar MARSIS (Mars Advanced Radar for Subsurface and Ionosphere Sounding), un instrumento que permite la exploración de la superficie y el subsuelo para buscar rastros de agua o posibles depósitos congelados de líquidos. De nuevo el Cosmódromo ruso de Baikonur vio partir a un explorador espacial europeo, la misión Venus Express, cuyo destino es Venus, el planeta más cercano a la Tierra y al que llegará en abril de 2006 para aportar nuevos conocimientos y respuestas científicas. Con las misiones Venus Express, Mars Express y BepiColombo, la ESA es la única agencia espacial del Mundo con misiones destinadas a los planetas del Sistema Solar interior. El Comité del Programa de Ciencia de la ESA amplió el período de operaciones de los exitosos observatorios astronómicos Integral y XMM-Newton durante cuatro años más, hasta el año 2010. Una gran pérdida fue la del satélite meteorológico CryoSat, unidad destinada a estudiar el alarmante proceso de deshielo que sufren los casquetes polares y calcular el espesor y las variaciones de las capas de hielo de la Antártida, el Ártico y Groenlandia. CryoSat era la primera misión del Programa "Living Planet" y suponía la aportación europea al esfuerzo internacional para estudiar y analizar el proceso del cambio climático en la Tierra. Un fallo del cohete Rockot provocó que el satélite cayera en el Océano Artico, cerca del Polo Norte. España invertirá 180 millones de euros en desarrollar un satélite propio de observación terrestre que debe estar en servicio en 2010. El satélite formará parte del sistema europeo GMES (Global Monitoring for Environment and Security) y del mundial GEOSS (Global Earth Observation System of Systems). Con la inauguración y posterior entrada en pleno servicio de la nueva estación de espacio profundo de la Agencia Europea del Espacio en Cebreros, Ávila, España se ha convertido en un nodo fundamental de la Red de Estaciones de Seguimiento de la ESA. Con 35 metros de diámetro, 40 de altura y 620 toneladas de peso, la antena de Cebreros es la segunda de la ESA con capacidad para comunicarse con naves destinadas a misiones de exploración en el espacio profundo.

UN ORIENTE CONVULSO

A mediados de octubre Yang Liwei dejó de ser el único taikonauta chino con experiencia espacial al unírsele los tripulantes de la nave Shenzhou VI ("Bajel Divino"), Fei Junlong y Nie Haisheng, después de orbitar la Tierra durante 115,32 horas (cinco días) y aterrizar con éxito en las praderas de Amugulang, en Mongolia Interior (China). China ha invertido desde 1992 miles de millones de euros en una vertiginosa e intensa carrera espacial plagada de éxitos y de grandes retos, como disponer de su propia estación espacial, llegar a la Luna e incluso a Marte, entre muchas y variadas opciones. Mientras tanto siete naciones han suscrito diversos acuerdos de cooperación en materia espacial con China para formar un organismo llamado Apsco (Asia-Pacific Space Cooperation Organization) que aúne intercambios y esfuerzos que favorezcan al crecimiento económico y beneficien el desarrollo social. Los países firmantes han sido Bangladesh, China, Indonesia, Irán, Mongolia, Pakistán, Perú y Tailandia, aunque las puertas están abiertas para futuras incorporaciones tal como demostró la presencia de representantes de Argentina, Malasia, Filipinas, Rusia y Ucrania en la ceremonia de ratificación de la Organización. Con Rusia tienen previsto colaborar en un programa de exploración lunar que permita misiones tripuladas en menos de veinte años. En el 2008-2009 una pequeña nave automática llegará hasta Marte para realizar diversos estudios científicos. Japón recuperó la estela espacial más de un año después del último lanzamiento del vector H-2A, un vuelo que terminó con el cohete y su cargamento de dos satélites espías convertidos en una espectacular bola de fuego, con una nueva unidad transportando con pleno éxito a su órbita prevista a un satélite para fines meteorológicos y de navegación. Con este cohete de 53 metros de altura la agencia espacial japonesa JAXA pretende recuperar el liderazgo espacial en la competida Asia, amenazado en los últimos años por los fracasos propios y especialmente por los éxitos de chinos e indios. Además Japón pretende enviar a la Luna misiones para que se instalen "permanentemente" a partir del 2025. En estos veinte años que quedan Japón además deberá desarrollar un vehículo capaz de transportar en viajes regulares de ida y vuelta a todos los habitantes de esta teórica estación lunar. Pendiente de lanzamiento está la misión SELENE, prevista originalmente para este 2005, una nave que orbitará la Luna y enviará dos pequeños saté-

Fei Junlong y Nie Haisheng.

Vector japonés H-2A.

lites para que midan los campos magnéticos y gravitacionales lunares. JAXA consiguió poner en órbita al satélite ASTRO-E2. Este ingenio de 1,7 toneladas se situará en órbita a 570 kilómetros de altura sobre la Tierra para observar los agujeros negros con rayos X. La Agencia de Exploración Espacial de Japón y la compañía Mitsubishi Heavy Industries están en pleno desarrollo de un nuevo cohete de altas capacidades con el que poder abastecer a la ISS. El H-2B, cuyos primeros vuelos pueden llegar a partir del año 2008, tendrá una capacidad de carga aproximada de 8 toneladas, una cifra considerable respecto a las casi 6 de máximo que ofrece el actual H-2A. La JAXA despidió agridulcemente el año con la sonda Hayabusa, ya que tras tomar muestras del minúsculo asteroide Itokawa su situación actual es muy compleja y confusa al sufrir importantes problemas de comunicaciones, orientación y navegación. La agencia espacial de la India ISRO (Indian Space Research Organization), está desarrollando una versión evolucionada de su

En mayo la India puso en órbita el INSAT-4A

vehículo lanzador de satélites geoestacionarios (GSLV) para que sea capaz de transportar astronautas y cargas de hasta diez toneladas a órbitas geoestacionarias. Este cohete podría estar listo en menos de dos años aunque la ISRO no tiene por el momento previsto ningún programa tripulado y sí convertirse en fabricantes de tecnología puntera aeroespacial, la llegada a la Luna con su proyecto lunar Chandrayaan-1, el desarrollo de vectores competitivos comercialmente o establecerse como lanzadores y fabricantes de satélites asequibles de observación y comunicación de capacidades medias. En mayo la India puso en órbita el Cartosat-1, en agosto el INSAT-4A y a finales de año el Cartosat-2 y HAMSAT.

LA ISS CRECE PALMO A PALMO

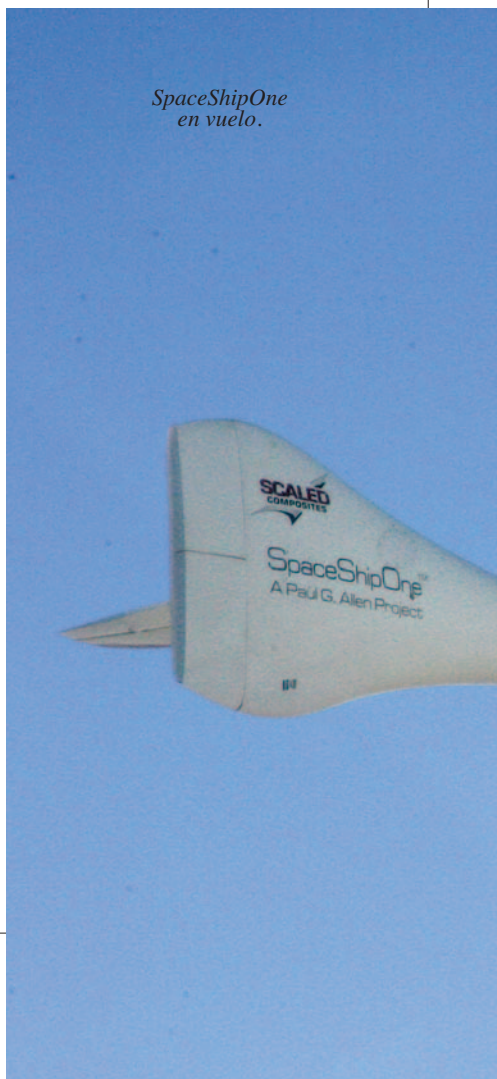
En el año 2000 una Soyuz hacía habitable por primera vez a la ISS, uno de los mayores retos espaciales y científicos del ser humano, tanto por su carácter de multinacional como por las dimensiones del proyecto. El astronauta de la NASA Bill Shephard, y los cosmonautas rusos Yuri Gidzenko y Sergei Krikalev dieron vida a las escasas instalaciones disponibles, iniciando así una presencia humana en el Espacio casi permanente y en la que están plenamente involucrados como socios mayoritarios

Krikalev y Collins.

EE.UU., Rusia, Europa, Canadá y Japón, además de otras once naciones con participación más reducida. Krikalev, además de miembro de esta primera tripulación y de haber viajado en la misión del transbordador STS-88 (Diciembre de 1988) en la primera misión de ensamblaje con el transporte del módulo Unity, regresó de nuevo este año 2005 como comandante de la Expedición 11, con la que batió sobradamente el récord de tiempo acumulado en el espacio de Serguei Avdeyev al sobrepasar los 748 días establecidos previamente con sus diferentes misiones en la MIR, el transbordador y la ISS. En este lustro han habitado la instalación espacial más de 100 astronautas y cosmonautas de diversas agencias espaciales y nacionalidades que han sumado en total casi 6000 días de actividad, unos 16 años. Salvado el escollo legal en Washington, Roskosmos y la NASA están buscando un acuerdo para que las tripulaciones estadounidenses puedan viajar "de pago" en las naves rusas Soyuz que vuelan a la ISS, lo que podría elevar de 3 a 6 el número de los tripulantes a bordo de la Estación. A la espera de transporte está Thomas Reiter, miembro del cuerpo europeo de astronautas y que debe ser el primer tripulante de larga duración europeo. Reiter, de 46 años, es un experimentado astronauta y ya pasó seis meses en la extinta MIR rusa con la Misión de la ESA EUROMIR 1995, completando en ella dos EVA´s (salidas extravehiculares). Por delante queda decidir cuál y cómo será el tamaño final de la ISS, ya que según el proyecto inicial debió culminarse el año 2004 de no haberse producido la acumulación de retrasos y la pérdida del Columbia. Hoy la estación sobrevive habitada gracias a las rotaciones periódicas semestrales y la plena ocupación y actividad tendrá que esperar hasta la llegada de nuevas naves de transporte que apoyen a las Soyuz/Progress, como la europea ATV (Automated Transfer Vehicle) o la japonesa HTV (H-2 Transfer Vehicle), o a los vuelos regulares de transbordadores. La NASA ha previsto que con la flota actual (Discovery, Atlantis y Endeavour) podrá cumplir 17 vuelos y apoyar los 62 EVA´s pendientes para construir y mantener operativa a la ISS, cifras muy alejadas de los 28 iniciales y que supondrá que diversos nodos y módulos ya construidos se queden en tierra. El fin principal de la ISS es la experimentación científica, principalmente en microgravedad, al igual que los experimentos químicos, médicos, psicológicos, biotecnológicos, físicos o tecnológicos, entre otros muchos.

TURISMO CON VISTAS ESPACIALES

Apenas ha pasado un año desde el histórico vuelo de la SpaceShipOne y cada vez son más, y están más cercanos, los proyectos privados capaces de convertir a turistas en astronautas en un par de horas y por un precio cercano a lo asequible. Animadas por las inmensas ganancias que puede suponer el auge del turismo espacial, no son pocas las empresas privadas que se han lanzado a la construcción de vehículos específicos para el transporte de personas hasta un punto intangible situado algo más allá de los cien kilómetros de altura, esa frontera suborbital con el Cosmos donde uno gana sus alas de astronauta. Hoy en día sólo es posible viajar al espacio como miembro de una agencia espacial o pagando los 20 millones de dólares que cuesta el convertirse en turista espacial tras un viaje de ida y vuelta en una Soyuz y varios días de estancia en la ISS, algo que en el 2005 hizo el millonario estadounidense Gregori Olsen, el tercer turista espacial de la historia tras Denis Tito (2001) y Mark Shuttleworth (2002). Los pioneros en este incipiente mer-



SpaceShipOne en vuelo.

cado son VirginSpace con las SpaceShip de Scaled Composites, por el momento los únicos que disponen de una nave operativa, que cuentan con la primera licencia otorgada por la Autoridad Federal de Aviación de EE.UU. (la FAA) para el lanzamiento de aparatos espaciales y con un aeropuerto "espacial", instalaciones que se construirán en la Salida 32 de la Interestatal 25, Upham, Nuevo Méjico. La compañía ha previsto que en un par de años dispondrá de al menos cinco naves SpaceShipTwo plenamente certificadas y operativas, un modelo derivado de la SSO pero más grande y capaz de transportar a nueve pasajeros. Otros proyectos son Space Adventures, AERA con sus cohetes Altairis, Rocketplane XP, el Xerus de XCOR Aerospace, SpaceDev con su Dream Chaser, el británico Starchaser V con la cápsula Thunderstar, Black Armadillo o el equipo canadiense del Da Vinci con Wild Fire. La NASA estadounidense está colaborando con algunas de estas empresas espaciales emergentes y ha creado la Oficina "Centennial Challenges" para premiar económicamente a todas aquellas empresas privadas que logren culminar desafíos espaciales específicos. Para ayudar a la Administración de Washington en la certificación de la viabilidad tecnológica, la seguridad de las operaciones de los RLV`s (Suborbital Reusable Launch Vehicles), establecer los requisitos médicos y de las licencias de vuelo, definir una legislación mínima específica sobre operadores y usuarios o decidir quién y cómo rige el futuro de este negocio, las principales empresas del sector han creado una asociación para que sea portavoz de sus necesidades y ofrezca guía y consejo para facilitar y agilizar el complicado proceso de reglamentación. ■

Virgin SpacePort

El concepto AEJPT (Eurotraining) supone establecer una organización común y única de entrenamiento de pilotos de caza en Europa, localizada en dos o tres bases aéreas.

La industria aeronáutica en el año 2005

JULIO CREGO LOURIDO
Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico

Sin ser un año plagado de hitos aeronáuticos significativos, el 2005 refleja un progreso continuo, que garantiza la consecución, durante los años venideros, de los objetivos finales en los grandes programas en curso. Además se conforma el escenario que permitirá el lanzamiento de nuevos programas en un futuro próximo.

Europa crece frente a Estados Unidos en el mercado aeronáutico y en paralelo en España se vislumbra una gran expansión de la actividad aeronáutica para los próximos años.

A400M

A finales de enero Airbus Military lanzó la producción del primero de los componentes estructurales principales del avión de transporte militar Airbus A400M, localizado en la sección del fuselaje central que sujeta el piso de la bodega y constituye uno de los elementos de la estuctura primaria de éste..

El primer corte de un bloque de metal para la fabricación del A400M ha tenido lugar, dieciocho meses después del lanzamiento del programa en mayo de 2003, manteniendo rigurosamente el programa previsto en el desarrollo y producción del avión. Los elementos estructurales de la parte inferior del fuselaje son considerados elementos con un periodo de fabricación largo, por lo que ésta debe empezar cuanto antes. Estas piezas representan el comienzo de un proceso industrial que se irá incrementando y al que se incorporarán en fase de producción elemento tras elemento a medida que su diseño haya sido completado.

En la fase de diseño se está en el periodo de evaluación del hito M7, que congela la configuración del diseño y se espera finalice a principios del año 2006.

Al margen de la participación de la División de Transporte Militar de EADS CASA y Airbus España en el desarrollo y producción del avión e ITP en el motor, durante el pasado año se han ido incorporando diferentes suministradores españoles al desarrollo y producción de los diversos equipos.

En el área de la electrónica de defensa Indra ha sido elegida, bajo el marco de un concurso internacional, como suministrador del alertador radar. El contrato firmado por la compañía española asciende a 49,5 millones de euros y prevé la instalación de los sistemas de defensa electrónica en un primer lote de 85 aviones A400M, cuyas entregas comenzarán a partir del año 2009. Estos sistemas basados en tecnología propia, permiten a los aviones detectar amenazas de radares enemigos para su neutralización.

La empresa Tecnobit ha sido seleccionada para el suministro y fabricación de dos equipos del A400M. La compañía fabricará los equipos AMS (Audio Management System), un sistema avanzado de gestión de comunicaciones, que incorpora técnicas de procesado digital de audio, sistemas abiertos y modulares configurables según plataforma y emplea redes LAN tipo Ethernet. Asimismo Tecnobit suministrará el procesador MIC (MIDS Interface Computer), que gestiona el intercambio de información entre el Terminal del "link 16" y el sistema de misión del avión.

El consorcio formado al 50% por la firma francesa Stta y la industria aeronáutica sevillana Indalo ha sido seleccionado por EADS CASA para construir el hangar de pintura de la planta de montaje final del avión, bajo un contrato de 15 millones de euros. Indalo que factura 4,5 millones de euros realizará también las labores de pintura de las aeronaves que se ensamblen en esa instalación y que se levanta en Sevilla con una inversión de 284 millones de euros, gestionando el hangar durante los próximos 25 años.

La Compañía Española de Sistemas Aeronáuticos CESA del grupo EADS se ha convertido en el contratista principal del sistema de actuación de rampa y portalón del avión, por un valor total en la vida del programa de más de 130 millones de euros. Su desarrollo cuenta con un presupuesto de tres millones de euros y durará unos tres o cuatro años.

EL C-15 (F-18) CONTINUA CON LA MODERNIZACION

El contrato de modernización de media vida (MLU) se firmó con EAS/CASA el 29 de diciembre del 2003 y finalizará en el 2008, cubriendo la modernización de 65 aviones C.15 (Torrejón y Zaragoza). El pasado 1 de febrero tuvo lugar la ceremonia conmemorativa de la entrega al Ejército

Además de EADS CASA e ITP, durante este año se han ido incorporando diferentes suministradores españoles al desarrollo y producción de los diversos equipos del A400M.

del Aire del primer avión EF-18 modernizado en EADS CASA dentro del programa MLU

Entre otras capacidades, el programa MLU equipará al EF-18 con un sistema de navegación Inercial/GPS, un nuevo ordenador de misión, un sistema interrogador IFF y nuevas pantallas multifunción. Además se compatibilizarán las luces exteriores y la cabina con el uso de las gafas de visión nocturna y se le dotará con la capacidad de operar con misiles IR de última generación, mediante la extensión del bus 1553B a las estaciones de punta de plano.

Paralelamente a la modernización de los aviones, se actualizarán los simuladores del Ala 12 y Ala 15, la documentación táctica y técnica del sistema, los bancos de prueba y el sistema de planeamiento de misiones aéreas.

A finales de este año se han iniciado los trámites para la elaboración de un contrato con Indra de adquisición de la nueva "suite" de guerra electrónica para treinta y seis aviones por valor de 47 millones de euros que se firmará probablemente en el 2006. Esta nueva "suite" incluye el dispensador de chaff y bengalas ALE-47, el alertador radar ALR-400 desarrollado por Indra y el perturbador ALQ 500 basado en un desarrollo israelí.

EL EUROFIGHTER INCREMENTA SUS CAPACIDADES OPERATIVAS

En el polígono instrumentado de Vidsen, en el norte de Suecia a sólo 80 Km del circulo polar ártico, un equipo de 55 personas pertenecientes a EADS CASA, ITP, el INTA y el Ejército del Aire han llevado a cabo durante el invierno del 2005 la certificación del avión en tiempo frío (entre -21ºC y -31ºC), operando a tal efecto el avión instrumentado IPA-4. Durante el verano y en la base de Morón se llevaron a cabo los ensayos en ambiente cálido.

Los primeros monoplazas del Eurofighter correspondientes al "batch" 2 del "tranche" 1 han comenzado a ser

Entre otras capacidades, el programa MLU equipará al EF-18 con un sistema de navegación Inercial/GPS, un nuevo ordenador de misión, un sistema interrogador IFF y nuevas pantallas multifunción.

Durante el verano, en la base de Morón, se llevaron a cabo los ensayos del Eurofighter en ambiente cálido.

recepcionados por las cuatro Fuerzas Aéreas de los países participantes, que incorporan nuevas funcionalidades como el MIDS, misiles AIM-120C y AIM-9L, el sistema de mando por voz y la posibilidad de reabastecimiento en vuelo. El Ejército del Aire tiene previsto recibir un total de 14 aeronaves. Paralelamente a estas entregas se ha puesto en marcha un programa de "retrofit" para llevar todos los aviones del "tranche 1" a una misma configuración.

EL PROGRAMA AEJPT AVANZA HACIA LA FASE DE ADQUISICION

El AEJPT supone un nuevo concepto basado en un sistema de entrenamiento integrado para conseguir las necesidades de las Fuerzas Aéreas de los doce países europeos involucrados en el proyecto: Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, Portugal, España, Suecia, y Suiza.

Durante el año 2005 se ha estado trabajando, por parte de las naciones, en la elaboración del documento de Requisitos de Estado Mayor, considerando los resultados del estudio de viabilidad entregado por el consorcio industrial constituido por Aermacchi (Italia), Dassault Aviation (Francia), EADS Deutschland (Alemania), EADS CASA (España) y Saab (Suecia). En paralelo se aborda la redacción de un MoU (Memorandum of Understanding), que cubra la fase de adquisición del sistema previa a la firma del contrato y refleje los principios básicos para regular este proceso.

El programa previsto contempla la firma del MoU a finales del año 2006, la iniciación del contrato de producción a principios del 2009 y el IOC (Inicial Operational Clearance) del sistema en el 2014.

El concepto AEJPT (Eurotraining) supone establecer una organización común y única de entrenamiento de pilotos de caza en Europa, localizada en dos o tres bases aéreas.

La organización deberá ser dimensionada para formar más de 300 nuevos pilotos por año y con una capacidad para producir alrededor de 60.000 horas de vuelo al año. El número de aviones necesarios se estima que debería de ser aproximadamente de ciento cincuenta. El AEJPT deberá contar, además con un número de veinte a treinta simuladores y otros sistemas basados en tierra, cuya operación y soporte será contratada a una organización industrial en íntima cooperación con el mando militar

En cuanto al avión se manejan en este momento dos conceptos: el monomotor supersónico y el bimotor transónico. Ambas opciones ofrecen ventajas e inconvenientes a la hora de abordar el programa de los cursos de entrenamiento, no esperándose una decisión en este tema hasta haber analizado las propuestas contractuales ofrecidas por las distintas industrias que participen en el concurso de adquisición.

EL C-295 Y EL CN-235, UN ÉXITO DE COMERCIALIZACION

Después de la adjudicación por parte de Lockheed Martin de un contrato valorado en 87,4 millones de dólares a EADS por la adquisición de dos aviones de patrulla marítima de medio alcance CN-235-300M, para que prestarán servicio en la Guardia Costera de los Estados Unidos dentro del progra-

EADS CASA han logrado una serie de adjudicaciones en diferentes países durante el 2005.

ma Deepwater, los aviones de transporte medio de EADS CASA han logrado una serie de adjudicaciones en diferentes países durante el año 2005 que los convierten en la opción más demandada de este tipo de transporte.

La Comisión de asuntos económicos del Senado brasileño autorizó la emisión de deuda por 698,7 millones de dólares para financiar dos proyectos: el CL-X (Compra de doce aviones de transporte C-295 para sustituir a los viejos C-115 Buffalo y el P3-BR (Modernización de ocho aviones P-3 Orion) ya adjudicados a EADS CASA en noviembre de 2002 y cuya ejecución se ha retrasado por problemas financieros. El préstamo será contratado por el estado brasileño con un consorcio integrado por los bancos BBVA, BNP y SCH, con la garantía de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación.

El Ministerio de Defensa portugués ha decidido la compra de doce aviones de transporte C-295 por 274 millones de euros a la empresa EADS CASA, filial española del consorcio aeronáutico europeo

La Fuerza Aérea portuguesa sustituirá los viejos aviocares por los C-295, con mayor capacidad y alcance. Los nuevos aviones se dedicarán a misiones de transporte táctico y logístico, el lanzamiento de tropas y carga, la evacuación sanitaria, la patrulla marítima y las misiones humanitarias.

EADS CASA suministrará al Ministerio de Fomento tres aviones CN-235 que se emplearán en el salvamento marítimo y en la lucha contra la contaminación del mar. Los aviones CN-235-300 Persuader, que comenzarán su operación en el año 2007, estarán equipados con un moderno sistema completamente integrado por el FITS (Fully Integrated Tactical System) desarrollado por EADS CASA, que permite realizar los dos tipos de actuación, tanto la búsqueda, detección e identificación de barcos, principalmente los que están en situación de emergencia como la detección de los vertidos en el mar de sustancias peligrosas del tipo de los hidrocarburos, su análisis, así como el origen de la contaminación.

El programa Neuron es un proyecto de Francia, Grecia, Italia, España, Suecia y Suiza,

A finales de año el Gobierno venezolano ha firmado un contrato para la adquisición de diez aviones de transporte C-295 y dos de patrulla marítima CN-235.

EADS CASA y Raytheon han creado un consorcio para ofrecer un producto conjunto basado en la plataforma C-295 en el programa del futuro avión de transporte medio del Ejército de Tierra de los Estados Unidos "US Army" denominado FCA.

La adquisición prevista del futuro avión de transporte FCA dotará al US Army de un avión capaz de proporcionar una rápida respuesta en misiones de transporte de equipos y soldados, evacuaciones médicas y lanzamientos de ayuda desde el aire.

EUROPA SE DECIDE POR NUEVOS DESARROLLOS DE UAV/UCAV

Durante este último año las naciones europeas han acercado sus requerimientos con el objetivo de lanzar el desarrollo conjunto de vehículos no tripulados, tanto de reconocimiento y vigilancia como de combate.

El programa Neuron es un proyecto cooperativo, en el que están involucradas Francia, Grecia, Italia, España, Suecia y Suiza, pendiente todavía de cerrarse los acuerdos finales entre estas naciones y en paralelo los contratos entre sus empresas participantes en el consorcio europeo que se constituya para su desarrollo.

El Neuron es un ala volante subsónica, del tamaño de un Mirage 2000, invisible a todo tipo de sensores y con una bodega interna de carga de armamento. Tecnologías, en su estado más avanzado, como la capacidad de invisibilidad al radar y otros sensores, una línea de transferencia de datos más allá de la línea de visión y un robusto sistema de control de vuelo, deberán ser desarrolladas y probadas. Este UCAV será un avión fabricado completamente en materiales compuestos y con un sistema de control de vuelo totalmente eléctrico, capaz de lanzar armas guiadas desde su bodega interna a blancos predeterminados.

Aproximadamente la mitad del coste del programa será financiado por Francia. Suecia participará sobre todo en los temas de aviónica, EADS-CASA se centrará en las estructuras compuestas y los sistemas de control de vuelo; Hellenic Aerospace Industries construirá el fuselaje posterior, Alenia desarrollará la bo-

Eurocopter instalará en España una planta de producción de helicópteros.

dega de armas inteligentes integrando su funcionamiento y Suiza desarrollará ciertos equipos de conexión de las armas con el avión.

El Neuron es unos de los más grandes proyectos de demostración de tecnologías para aviones militares en Europa desde la década de los ochenta. La configuración fue congelada el pasado año y la revisión de diseño preliminar se espera tenga lugar durante el 2006.

El EuroMALE es un sistema de armas concebido para llevar a cabo misiones de observación, reconocimiento e información estratégica, detección, adquisición y seguimiento de blancos, que utiliza como plataforma un vehículo aéreo no tripulado. El sistema dispondrá de una arquitectura abierta y modular capaz de integrar en él sensores adaptados a diferentes misiones, así como posibilitar su incorporación a las estructuras de los sistemas C4I desarrollados en países europeos a escala nacional.

El sistema dispondrá de una autonomía de veinticuatro horas, tendrá capacidad todo tiempo gracias al radar de apertura sintética que llevará incorporado, pudiendo transportar una carga de útil de 450 Kg y subir hasta alturas de 45.000 pies. Su alcance supera los 4500 Km.

Las capacidades ELINT y COMINT podrán ser incorporadas durante las misiones de información, siendo susceptible al mismo tiempo de servir de repetidor de comunicaciones.

El proyecto EuroMALE está liderado por EADS en asociación con Thales y Dassault Aviation. Las dos primeras se encargan del sistema de tierra y los sistemas asociados y Dassault del segmento de vuelo y arquitectura del sistema. Con vistas a la ampliación del proyecto a otras naciones europeas, se están estableciendo contactos con otras compañías como la sueca SAAB.

EADS INVIERTE EN EE.UU. PARA POSICIONAR SU AVION CISTERNA AIRBUS KC-330

El programa de la US Air Force para modernizar sus aviones cisternas se ha convertido en uno de los programas militares de adquisición más relevantes, donde compiten Boeing y EADS.

EADS ha elegido como localización para su futura planta de producción el complejo industrial de Brookley, en Mobile, Alabama, estratégicamente situado en el golfo de Méjico.

Las actividades en este complejo industrial comenzarán con la implantación del centro de ingeniería de Airbus, cuyo comienzo de operaciones está previsto para este año. La plantilla en estas instalaciones crecerá hasta unas 150 personas y se encargará de trabajos continuados de ingeniería sobre modelos comerciales y derivados militares de Airbus, incluyendo los reactores comerciales A330, el A340 y A350, así como el cisterna KC-330.

Entre las actividades industriales de esta nueva localización se encontrarán el montaje final, la militarización y la modificación del KC-330. Dependiendo del volumen y cadencia del pedido de la USAF, la inversión total en instalaciones podría alcanzar los 600 millones de euros y el nivel de empleo podría llegar a los 100 trabajadores, incluyendo una combinación de mecánicos de estructuras, especialistas en electrónica y sistemas, ingenieros, personal de control de calidad y dirección.

EADS ha pasado a ser líder mundial en soluciones de reabastecimiento de combustible en vuelo, con contratos clave en Gran Bretaña, Australia, Alemania y Canadá.

EL NH-90 CONTRIBUYE AL DESARROLLO EN ESPAÑA DE UNA INDUSTRIA DE HELICOPTEROS

La compra de los helicópteros NH-90 supondrá una inversión de 1.300 millones de euros y trabajo para unas 600 personas. Estos helicópteros se entregarían a partir del 2010, poco antes de que termine el programa de fabricación del Tigre.

La compra por el Ministerio de Defensa de 24 helicópteros Tigre para el Ejército de Tierra y de aproximadamente unos 45 helicópteros de transporte multimisión NH-90 ha llevado a Eurocopter a decidir instalar en España una tercera planta de producción de helicópteros que se sumará a las ya existentes en Francia y Alemania.

Albacete albergará esta primera fabrica de helicópteros de España, con una inversión de 60 millones y 450 empleos directos, mientras que en Getafe (Madrid) estará localizado el centro de ensayos y la ingeniería. La plan-

La adquisición del misil Taurus viene a cubrir la necesidad del Ejército del Aire de disponer de un misil de largo alcance.

ta ocupará 100.000 metros cuadrados junto a la base aérea de Los Llanos. Durante los próximos diez años la empresa tendrá unos ingresos de 1.500 millones de euros, procedentes en su mayoría de la fabricación de los 24 helicópteros de ataque Tigre, que el Ejército de Tierra recibirá entre el 2007 y el 2011.

La fabricación de los 24 helicópteros Tigre supondrán unos ingresos de 1.354 millones de euros y 11,8 millones de horas de trabajo, que aunque representa cifras importantes, no garantiza por sí sola la viabilidad de la planta. La continuidad ha venido dada por la reciente decisión del Gobierno de adquirir 45 aparatos NH-90 en una primera fase, número que puede ser ampliado en una segunda y que también se fabricaría en Albacete.

ESPAÑA SELECCIONA EL TAURUS

El Gobierno español reveló esta compra tras la celebración del Consejo de Ministros del 24 de junio. Se trata de la adquisición por 57,4 millones de euros del sistema del misil KEPD-350, lo que supone un número aproximado de 43 misiles, el sistema de preparación y seguimiento de la misión, así como la integración del misil en el sistema de armas F-18 y disponer de dos misiles de entrenamiento en tierra, además de todo un paquete de apoyo logístico.

La empresa española Sener es la contratista principal del programa y se encargará de la fabricación del sistema de control, equipamiento y mantenimiento. Sener contratará a su vez a otras empresas españolas como Elcan, Mecanizados Escribano, Einsa, Ina Ibérica, Tecnologías Reunidas para Defensa o Sevilla Control. El contrato generará treinta puestos de trabajo directos.

La adquisición del misil Taurus viene a cubrir la necesidad del Ejército del Aire de disponer de un misil de largo alcance, por encima de los 300 Km, que permita batir con precisión objetivos fuertemente protegidos a largas distancias y reducir considerablemente la posibilidad de derribo de la aeronave desde la que se lanza.

El misil Taurus ha sido desarrollado por la compañía Taurus Systems, una empresa conjunta participada por EADS y LFKL en un 68% y SAAB Bofors Dynamics en otro 33%.

España se convierte en el primer cliente importador de este misil, lo que impulsará su compra por parte de otros países que cuentan con el F-18 como Finlandia y Canadá. Además el contrato permitirá a España convertirse en socio de la integración del Taurus KEPD 350 en el avión de combate europeo Eurofighter.

SE LANZA LA PRODUCCION DEL IRIS T

Alemania en representación de los seis países que colaboran en este programa, Grecia, Italia, Noruega, España y Suecia firmó este contrato con su in-

Las actividades en el programa JSF se dirigen hacia el montaje final.

dustria BGT. Alemania es el contratista principal con un número de misiles previstos de 1250 de las 4000 unidades previstas en total. España, que se unió a este programa tras la retirada de Canadá en 2003, de la mano del grupo Sener, se posiciona como segundo cliente en importancia con 750 misiles. Los misiles está previsto integrarlos en diversos sistemas de armas como el F-18, Eurofighter, Tornado, JAS39 Gripen y F-16. Las primeras unidades se han entregado a finales de 2005.

EL JSF INICIA EL CAMINO DE LA PRODUCCION

Los cuatro mayores subconjuntos del JSF (Joint Strike Fighter) están prácticamente completados y las actividades en el programa se dirigen hacia el montaje final, que tendrá lugar en Fort Worth. El montaje final de la versión inicial de aterrizaje y despegue convencional (CTOL) se esperaba completarlo a finales de año, estando previsto su primer vuelo para agosto del 2006.

Las nueve naciones participantes en el programa JSF se preparan para entrar en una segunda fase de negociaciones que definan los términos de la cooperación en la fabricación y mantenimiento del sistema en las próximas décadas.

El objetivo es finalizar el acuerdo MoU (Memorandum of Understanding), que cubrirá producción, sostenimiento y posteriores fases de desarrollo a mediados del 2006, para que pueda ser firmado por las naciones participantes (Australia, Canadá, Dinamarca, Italia, Holanda, Noruega, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos) antes de finales de 2006.

El ritmo y el alcance de la transferencia de tecnología de los Estados Unidos al resto de las naciones es uno de los contenciosos de este programa. Los socios no están de acuerdo con el ritmo de transferencia y albergan una gran incertidumbre en lo referente a lo que finalmente vayan a conseguir: La percepción de las naciones es que gran parte de los paquetes de trabajo están siendo adjudicados y la mayoría de ellas están a cinco o seis años de recibir los aviones.

Mientras parece evidente la conveniencia de varios centros de sostenimiento, incluso para Estados Unidos, ya que tendrá los aviones desplegados a lo largo del mundo y no tiene sentido que para reparaciones y averías tengan que retornar a América; no se ha planteado un caso de negocio que justifique una segunda cadena de producción.

Con relación a los centros regionales de reparación y repuestos fuera de Estados Unidos se estima que serían convenientes dos, uno en Asia y otro en Europa. En la zona de Asia, Australia con la intención de compra de unos cien aviones parece ser el candidato; el problema surge en el área europea donde naciones como Reino Unido, Italia o Turquía aspiran a localizarlo en su territorio nacional.

LA USAF DECLARA EL IOC DEL F/A-22 RAPTOR MIENTRAS LANZA LA PRODUCCION DEL LOTE 5

En noviembre pasado la USAF ha adjudicado a Lockheed Martin el contrato de producción del lote 5 de aviones de combate F/A-22 por una cifra de 2.900 millones de dólares. Este nuevo lote supone la producción de 24 nuevos aviones, con lo que el número total de aviones contratados se incrementa a 107. Hasta la fecha han sido entregados a la USAF 53 aviones y otros 66 están en la cadena de producción.

Un mes más tarde la USAF declaró que el F/A-22 Raptor ha alcanzado su capacidad operacional inicial, lo que significa desplegar y apoyar doce aviones en cualquier parte del mundo para realizar misiones aire-aire y aire- suelo. El Raptor está también cualificado para realizar misiones de defensa de territorio nacional cuando sea requerido.

El Raptor es el caza de quinta generación más avanzado del mundo.

El Raptor, fabricado por Lockheed en consorcio con Boeing y Pratt & Whitney, es el caza de quinta generación más avanzado del mundo con capacidades de invisibilidad a los diferentes sensores, y gestión de la situación operacional sin precedentes, además de la incorporación de características únicas como la velocidad de crucero supersónica o el empuje vectorial.

La producción del Raptor implica a unos mil subcontratistas y suministradores repartidos a lo largo de 42 estados para el suministro de piezas y subsistemas. El montaje del avión y los vuelos iniciales de entrega se realizan en las instalaciones de Lockheed en Marietta (Georgia). ■

Fiesta Nacional 2005: trabajo y lucimiento

Las aeronaves del desfile aéreo

JULIO MAIZ SANZ

EL DIA 12 DE OCTUBRE, EL DIA DE NUESTRA FIESTA NACIONAL, VOLVIO A SER TAMBIÉN LA JORNADA DE LUCIMIENTO DE NUESTRAS FUERZAS ARMADAS Y, COMO NO, DEL ESPECTACULAR DESFILE AÉREO, QUE DE NUEVO HIZO ELEVAR LA MIRADA ENTUSIASTA A TODOS LOS ASISTENTES.

El Ejército del Aire preparó un desfile aéreo que, al igual que otros años, estuvo muy condicionado hasta el último momento por la adversa meteorología. Este problema ha llevado a suspender el desfile aéreo algunos años. Este año de 2005 afortunadamente el tiempo dio un respiro momentáneo que permitió al numeroso público asistente al Paseo de la Castellana, y a los millones de personas que seguían el desfile por TV ver los medios aéreos con los que cuenta nuestra nación.

Culminaba así el arduo trabajo de miles de profesionales que hacen posible con una concienzuda labor de varios días, ver un bonito espectáculo de apenas diez minutos, aunque ya se sabe, "lo bueno, sí breve, dos veces bueno".

Detrás del desfile aéreo hay un complejo trabajo de planificación, asignación de medios, coordinación y de logística, especialmente en las bases de despliegue.

En este punto no habría que olvidar que el Mando y coordinación del desfile estaba a cargo del teniente general Manuel García Berrio, Jefe del MACOM (Mando de Combate).

Este Mando organizó hasta el más mínimo detalle del acto en el que concurrieron, como es habitual, aeronaves de tres tipos: cazabombarderos, polimotores y helicópteros.

Cada Grupo de aviones en vuelo tenía su propio mando, normalmente ejercido directamente por los coroneles jefes de las correspondientes alas y grupos.

Para temas de Control Aéreo se contó con la coordinación realizada por el CAO nº 1 y el personal del EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo).

Hacer coincidir aparatos de tan diferentes prestaciones de vuelo justo en un momento determinado encima del Paseo de la Castellana es una gran labor de sincronización, que no por repetirse de año en año deja de ser muy complicada.

Como vimos, las aeronaves se cohesionan por grupos. A cada una de las categorías se las marca un punto de espera, un circuito, una altura de vuelo determinada y un rígido horario. El buen hacer de los pilotos para cumplir estos preceptos hace que los grupos puedan coincidir sobre el centro de Madrid en el momento preciso y cumplir su misión, manteniendo en todo momento las estrictas medidas de seguridad de vuelo.

Así los cazabombarderos se concentraron en Torrejón de Ardoz, salvo los Eurofighter y Aguila, los polimotores en Getafe, y los helicópteros en Cuatro Vientos.

LINEA DE LOS EUROFIGHTER QUE EL ALA 11 DESPLAZO A LA BASE DE GETAFE.

LOS EF-18B ABRIERON EL DESFILE.

UNO DE LOS COUGAR QUE LAS FAMET DESPLAZO A CUATRO VIENTOS PARA SU PARTICIPACION EN EL DESFILE.

Roberto Yañez

Roberto Yañez

Un Eurofighter del Ala 11 recuperando en Getafe tras el desfile.

Ala 35

"Rara avis". La Armada desplazo desde Rota dos Sikorsky y SH.60B de la 10ª Escuadrilla.

Julio Maiz

Los "botijos" del Grupo 43 se preparan para despegar en Getafe, con el Cerro de los Ángeles como testigo.

Los CL-215T pusieron sus coloristas esquemas amarillos a un brillante desfile.

Roberto Yañez

Uno de los Mirage F-1M en Torrejon de Ardoz.

Julio Maiz

El desfile de 2005 contó con la presencia de cerca de noventa aeronaves, más un número adicional de aviones de reserva, entre las que se han de destacar el paso de la primera formación de rombo de los C–16 (Eurofighter) del Ala–11. Esta Unidad, que tiene el arduo trabajo de poner en marcha este sistema de armas tan complejo, desplazó seis de sus aparatos a la base de Getafe. Esta base madrileña es su cuna, ya que justo enfrente de la base están las instalaciones de EADS–CASA, donde se fabrican estos aviones y donde cuentan con apoyo técnico adicional ante cualquier eventualidad. El esfuerzo de la Unidad se vio recompensado con una bonita pasada de cuatro Eurofighter que demostraron que la promesa se va convirtiendo en una realidad.

CAZABOMBARDEROS

Entre los cazas estaban también los clásicos EF–18. Fueron precisamente dos de estos aviones en su versión biplaza los que abrieron el desfile, estando a bordo del primer Hornet el general de división Fernando Lens Astray, Jefe del Estado Mayor del MACOM, que estaba al mando en el aire de las unidades que desfilaban.

Las formaciones de cazabombarderos estaban formadas por: 20 aviones EF–18 y F/A–18 pertenecientes al Ala 12 de la Base de Torrejón de Ardoz, Ala 15 de la Base de Zaragoza y al 462 Escuadrón de la Base de Gando en Las Palmas; 9 aviones Mirage

Ala 35

Julio Maíz

El 402 Escuadron aporto sus dos nuevos Cougar y un Super Puma a la parada.

Uno de los indispensables Hércules tomando en Torrejon tras el desfile.

Roberto Yañez

Julio Maíz

Sikorsky S-76 de la Escuela de Helicopteros de Granada.

F–1M del Ala 14 de la Base de los Llanos (Albacete); 9 aviones F–5B del Ala 23 de la Base de Talavera la Real (Badajoz), los comentados 4 Eurofighter del Ala–11 y cerrando esta categoría cuatro aviones AV–8B Harrier Plus de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, con base en Rota (Cádiz).

TRANSPORTE

La decana de las bases aéreas españolas, Getafe, fue punto de salida de los aviones polimotores, además de los Eurofighter, y la Patrulla Aguila.

La formación de aviones de turbohélice contaba con el principal aporte numérico del Ala–35, unidad anfitriona, que puso en vuelo 4 aviones Casa CN–235 y un número idéntico de sus nuevos Casa C–295. Un segundo Grupo lo componían un avión antisubmarino P3 Orión del Ala 11 de la Base de Morón de la Frontera y dos aviones Hércules del Ala 31 de la Base de Zaragoza. El tercer Grupo lo formaban tres aparatos apagafuegos Canadair CL–215T del 43 Grupo de la Base de Torrejón, que tan dura labor han realizado en un año tan prolífico en incendios como éste.

HELICOPTEROS

La base de Cuatro Vientos fue el punto de salida de la totalidad de los helicópteros participantes en la

Los C-295 del Ala 35
despegando de su base de Getafe.

El nuevo 47 Grupo Mixto de Torrejon
realizo una simulacion de refueling con uno
de sus Boeing 707, que luce librea gris.

Roberto Yañez

Los helicopteros del Ala 48
abrieron el desfile de helicopteros.

Julio Maiz

Los AV-8B plus de la 9ª Escuadrilla de la Armada
participaron, una vez mas, en el desfile.

Ala 35

Un AB-212 de la Armada despegando de Cuatro Vientos.

Julio Maíz

Roberto Yañez

parada. La pasada de las aeronaves de ala variable la encabezaban los anfitriones del Ala–48, que formaron un vistoso rombo con dos de sus nuevos Cougar, un Super Puma "largo" VIP y uno de los Super Puma del 803 Escuadrón con su librea gris.

Muy de cerca pasaron cuatro de los elegantes helicópteros Sikorsky del Ala 78 de la Base de Armilla (Granada). Cuatro helicópteros Cougar/Super Puma de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra) pasaron a continuación, y cerraron este apartado un cuarteto de helicópteros de la Armada.

BROCHE DE ORO

El desfile acabó con la tradicional, pero siempre espectacular, simulación de una operación de reabastecimiento en vuelo, formada por un Boeing 707 del 47 Grupo Mixto de la Base de Torrejón al que simulaban engancharse dos 2 aviones Mirage F–1 del Ala 14 de la Base de los Llanos (Albacete). Como viene siendo habitual, los siete aviones CASA C–101 de la siempre espectacular Patrulla Aguila de la Academia General del Aire de San Javier (Murcia) cerraban el desfile.

LAS OTRAS AERONAVES (FAMET Y LA ARMADA)

No se debería olvidar la participación de las aeronaves de la Armada y de las FAMET en el desfile. Los marinos con alas trasladaron a la base de Torrejón de Ardoz cinco de sus Harrier AV–8B, de los que casi todos eran Plus (versión con radar APG–65), aunque se pudo ver uno de los que no tienen radar, denominados por los marinos como Day Attack. Estos aviones pertenecen a la 9ª Escuadrilla con base en Rota (Cádiz).

Desde la misma localidad andaluza se trasladaron a Cuatro Vientos cuatro helicópteros de la Armada. Esta fue otra de las novedades del desfile, ya que los helicópteros de la FLOAN (Flotilla de Aeronaves de la Armada) no son muy habituales en los desfiles del 12 de octubre. Pero en esta ocasión sí, y pudimos ver aparatos tan interesantes como los Sikorsky SH–60B de la 10ª Escuadrilla, que desplazó dos de sus helicópteros. Junto a éstos, volaron un Sea King SH–3D de la 5ª Escuadrilla y un AB–212 de la 3ª Escuadrilla, por cierto los pilotos de esta Unidad son en su mayoría miembros de la Infantería de Marina, incluido el Jefe,

Todos los helicópteros recuperaron tras el desfile en Cuatro Vientos, para repostar, menos el Sea King. Este, haciendo honor a la "vaca volante" que lucen como insignia de la Unidad, tuvo la suficiente autonomía para volver a su lejana base de Rota directamente.

Uno de los puntos a destacar del desfile de este año fue el homenaje a los diecisiete militares españoles caídos en Afganistán, para lo que se contó con la presencia de las unidades a las que pertenecían los fallecidos en el accidente del helicóptero Cougar.

Así, en lo referente al desfile terrestre, una importante representación de la Brigada Ligera Aerotransportable "Galicia" (BRILAT) desfiló ante SS.MM. los Reyes. De esta unidad, que participó en la seguridad del proceso electoral en Afganistán, formaban parte 12 de los fallecidos en el accidente del helicóptero Cougar en las proximidades de Herat, En el aire, la Agrupación de cuatro helicópteros de las FAMET tenían también la honrosa y dolorosa labor de recordar a sus cinco compañeros perdidos, además de la normal de representar a esta fuerza en el desfile.

Las FAMET sacaron de sus actuales exiguos efectivos de helicópteros un Super Puma y tres Cougar para participar en la parada. El Super Puma procedía del BHELMA–IV, precisamente la Unidad, con base en El Copero (Sevilla), a la que pertenecían los cinco militares aludidos. Los Cougar participantes, idénticos a los perdidos en Afganistán, pertenecían al BHELMA–II de Betera (Valencia) y el que encabezaba la formación al BTRANS (Batallón de Transmisiones) con base en Colmenar Viejo (Madrid) ■

José Tomás

FESTIVAL AÉREO EN VALENCIA

Organizado por la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana y el Real Aeroclub de Valencia, se celebró el Festival, el pasado domingo 16 de Octubre, en el marco incomparable de la Playa de la Malvarrosa.

Previamente, en la noche del sábado, tuvo lugar una cena-homenaje a todas aquellas personas, pilotos, personal técnico y patrocinadores, sin cuya desinteresada colaboración hubiese sido imposible el Festival. Asistieron a la misma el general del Aire Ignacio Quintana, el teniente general Emilio Poyo-Guerrero Sancho, el general de división Juan Garay y el coronel Eduardo Garvalena Loscertales , director de la Academia General

José Tomás

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

del Aire, el director de Aeropuerto de Valencia, Iván Tejada Anguiano, el director de Relaciones Institucionales de AIR NOSTRUM Antonio de Nó Vázquez. Junto a ellos, los presidentes de la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana, Rafael Jiménez y del Real Aeroclub de Valencia, Juan Granell y directivos de ambas entidades.

Después de la cena, que tuvo lugar en el Restaurante "El Coso del Mar", de la valenciana Playa de las Arenas y que se desarrolló en un informal ambiente de camaradería, se entregaron placas-recuerdo a las entidades patrocinadoras y a las personas, pilotos y personal técnico, que al siguiente día tendrían un papel relevante en el desarrollo del Festival.

La foto histórica se produjo cuando posaron Ignacio Quintana, Manuel Ugarte y Ángel Negrón, tres de los miembros de aquél legendario equipo acrobático del año 1964, del que formaba parte Tomás Castaños cuando conquistó el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea. junto a los componentes del actual Equipo Nacional de Acrobacia Aérea Castor Fantoba, Juan Velarde, Anselmo Gamez y Sergio Plá.

Y llegó, por fin, la mañana del domingo, con un cielo cubierto al 70 % de nubes altas que pronto evolucionaron, hacia las 11.30 horas, a un cielo limpio y luminoso como es el que la ciudad de Valencia suele ofrecer.

A partir de las 10:30 se fue llenando la Tribuna de invitados. En ella pudimos ver al teniente general José Luis Ibarreta Manella, segundo jefe del Estado Mayor del Aire, a los generales Quintana, Poyo y Garay del Ejército del Aire y al general Callejo jefe del Mando Logístico de las Fuerzas de Maniobra y Comandante Militar de Valencia y Castellón del Ejército de Tierra, junto al coronel Nicolás

José Tomás

José Tomás

José Tomás

José Tomás

Fernández Salvador, delegado de Defensa, al coronel Garvalena, director de la Academia General del Aire, y al capitán de Navío Juan Francisco Martínez Núñez, comandante militar de Marina. Por parte civil pudimos ver a Luis Ibáñez, director general de Interior, que ostentaba la representación del presidente de la Generalitat Valenciana y a Román Ceballos, director general de Trabajo y Seguridad Laboral. También se hallaban presentes Iván Tejada, Antonio de Nó de AENA y AIR NOSTRUM respectivamente, Vicente Gandía Muñoz y Miguel Chasán Tamarit, dos de nuestros más veteranos pilotos, en representación de la Asociación de Aviadores de la República. Junto a ellos pudo verse también a Rafael Jiménez, presidente de la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana, y a Juan Granell, Presidente del RACV.

El Festival se inició a las 11:00 horas con un desfile de Ultraligeros, los entrañables pájaros de tubo y tela, pertenecientes al Aeroclub de La Llosa, seguidos por el desfile de una formación de Cessnas de la Escuela de Pilotos AeroValencia, tras de los cuales se produjeron unos magníficos saltos de precisión realizados por los paracaidistas deportivos del Paraclub Valencia, lanzados desde 9.000 pies por un transporte C-212 del Ejército del Aire. Tras ellos, y desde una altura mayor, se lanzó Juan Ventura, especialista en salto base y miembro del equipo Red Bull, que, con un traje especial, voló en espectacular caída libre hasta abrir su paracaídas a una altura de 1.200 pies. Cuando los paracaidistas llegaron al suelo les correspondió el turno a los PA-28 de la Escuela de Pilotos de AIRMED, que desfilaron volando en formación y, a continuación hubo

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

José Tomás

José Tomás

una extraordinaria tabla acrobática de 15 minutos de duración a cargo de Juan Velarde, miembro del Equipo Nacional de Acrobacia Aérea, que voló sobre un Sukhoi-29 provocando el entusiasmo del público.

Tras la tabla acrobática, un helicóptero Bo-105 de la Guardia Civil realizó una magnífica exhibición en la que se pusieron de relieve las potencialidades de esta veterana aeronave y cuando ésta se retiró ocupó su lugar el Sukhoi-27 de color rojo de Castor Fantoba, campeón de España de acrobacia aérea, que llevó a cabo una magistral exhibición durante casi veinte minutos.

José Tomás

Cuando Castor finalizó su vuelo fue reemplazado por una formación de aviones históricos pertenecientes a la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana y a la Sección de Aviones Históricos del Real Aeroclub de Valencia. Con un AISA I-11B pilotada por Enrique Micó como líder, la formación en rombo estaba completada por tres Bücker Bü-131 Jungmann pilotadas, respectivamente, por Julio Juárez, José Martínez y Enrique Chuliá. Los cuatro veteranos desfilaron orgullosos sobre la playa, siendo aplaudidos entusiásticamente por el público y cediendo su lugar a un magníficamente conservado North American T-6G Texan de la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana que, pilotado por Vicente Honorato, llevó a cabo un vuelo realmente espectacular.

El ronco bramido del motor radial del T-6 fue reemplazado por el aullido del reactor ATAR de un Dassault F-1 del Ejército del Aire, perteneciente al Escuadrón 141 de la Base Aérea de Los Llanos, en Albacete, que realizó una exhibición realmente increíble. Puedo decir que nunca, en mis mu-

José Tomás

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

José Tomás

chos años de experiencia, había visto realizar a un F-1 una exhibición tan espectacular.

Tras el Dassault F-1 ocupó su lugar en la caja de la exhibición el Sukhoi-29 de Sergio Plá, miembro del Equipo Nacional de Acrobacia Aérea y perteneciente al comité organizador del Festival, que llevó a cabo una extraordinaria exhibición.

Y tras él, la joya de la corona, el Hispano-Aviación HA-220 Supersaeta, un avión histórico recientemente incorporado a la colección de la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana que, pilotado por Víctor Lleó, llevó a cabo una exhibición realmente magistral.

Correspondería ahora el turno a la Patrulla Acrobática de Paracaidistas del Ejército del Aire (PAPEA), que saltaron desde 9.000 pies en dos grupos: el primero realizando unos increíbles saltos de precisión – los cinco paracaidistas cayeron, uno tras otro, dentro de un círculo de dos metros de diámetro situado a cinco metros de distancia del público- y el segundo, de otros cinco saltadores, realizando una exhibición de trabajo relativo en la que pudimos ver la formación de un stick de cinco, del que después se separaron dos paracaidistas realizando una espectacular pareja de espejo que solo rompió cuando apenas faltaban treinta metros para llegar al suelo. Finalmente, y como cierre, uno de los jefes de la Patrulla saltó portando una bandera nacional de cinco por ocho metros que ondeó orgullosa durante todo el salto, entre los aplausos entusiastas del público.

Tras la llegada a tierra del último paracaidista desfilaría el CASA C-212 que los había lanzado, dando una pasada a baja altura mientras oscilaba sus alas en señal de saludo.

Correspondería después el turno a un representante de la Aviación Comercial, un CRJ-200 de la compañía AIR NOSTRUM, que opera los servicios de Iberia-regional, que dio unas escalofriantes pasadas a baja altura, lentas y rápidas, también oscilando las alas como saludo cada vez que pasaba delante de la tribuna de invitados.

Y, como cierre, la Patrulla Águila, la magnífica patrulla acrobática del Ejército del Aire que, con sus siete CASA C-101, llevó a cabo la extraordinaria exhibición de treinta minutos de duración a la que nos tiene acostumbrados y que siempre nos asombra.

Pocos minutos después, la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana comenzaba ya a hablar del Festival del 2006

JULIAN OLLER

José Tomás

II CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE (SECTOR AÉREO)

Durante la tarde del día 14 y la mañana del día 15 del mes de octubre, presidido por el general jefe del Mando Aéreo General, Ramón García Ruiz, tuvo lugar en el salón de actos de la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones, en la Base Aérea de Cuatro Vientos, la "II conferencia internacional del transporte (sector aéreo)", organizada por la Academia Mundial de las Ciencias, Tecnología, Educación y Humanidades, con la colaboración del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticas de España.

La conferencia inaugural estuvo a cargo del decano-presidente de la Academia Mundial de las Ciencias, Tecnología, Educación y Humanidades, José Cosín Sánchez, y entre los diversos conferenciantes se pudo contar con la asistencia del decano-presidente del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, Miguel Angel González Pérez y del vicepresidente de la Asociación de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, Félix González Pérez.

Una vez clausurado el acto por el general jefe del Mando Aéreo General, los asistentes al mismo realizaron una visita al Museo del Aire y a continuación se ofreció una copa de vino español.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE S.M. EL REY AL 43 GRUPO DE FF.AA.

El día 17 de octubre realizó una visita al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas S.M. el Rey. A su llegada a la Base Aérea de Torrejón, S.M. fue recibido por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el jefe del Mando Aéreo General, el jefe de la Base Aérea de Torrejón y el jefe del 43 Grupo.

Tras recibir los honores de ordenanza y saludar a los miembros del 43 Grupo, S.M. asistió a una conferencia sobre la unidad en la que se le informó, entre otras cosas, de todas la novedades acaecidas a lo largo de la última campaña de extinción de incendios.

Después de la conferencia S.M. visitó la sala de operaciones y se le explicó la dirección y control de las actividades aéreas. La jornada continuó con una visita a un UD-13 en exposición estática y la firma en el libro de honor de la unidad.

La visita finalizó con un vino de honor, en el que S.M. el Rey saludó a todos los miembros de la unidad, felicitándoles por la importante labor desarrollada y animándoles a continuar con ella.

Esta visita ha sido para el 43 Grupo el broche final de una campaña de extinción de incendios de las más duras que se recuerdan.

REUNIÓN ANUAL DE APOYO LOGÍSTICO DEL SISTEMA CONJUNTO DE COMUNICACIONES MILITARES (SCTM)

Durante los días 19 y 20 del pasado mes de octubre, se desarrolló en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada (Sevilla), donde se ubica la Escuadrilla de Transmisiones Nº 2 del Ejército del Aire, la reunión anual de Apoyo Logístico del SCTM, convocada por el Centro de Gestión del SCTM (CGS), órgano de carácter conjunto, responsable de la gestión del SCTM y perteneciente a la Jefatura de Sistemas del EMAD. La reunión fue presidida por el coronel jefe del CGS y en la misma participan representantes de la estructura logística del Sistema: Centros de Operaciones Específicos del Ejército de Tierra, la Armada y del Ejército del Aire, Centros de Mantenimiento (principales y zonales), Centros de Abastecimiento (principales y zonales), Centros de Control del Sistema (CONSIS), etc. distribuidos por toda la geografía española.

La citada reunión tiene por objeto aunar criterios relativos a la gestión de funcionamiento (mantenimiento, abastecimiento, formación y documentación) entre las distintas unidades implicadas, analizar incidencias, coordinar acciones entre los diversos órganos de gestión, estudiar propuestas, etc. para una mejor eficacia del Sistema. En definitiva, para asegurar su correcto funcionamiento en beneficio de las Fuerzas Armadas.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

TOXÍC TRIP 05

Se celebró en la Base Aérea de Zaragoza, el ejercicio de defensa NBQ "TOXÍC TRIP. 05". En esta edición contó con mas 180 participantes de CC AIR HQ, RAMSTEIN (ALEMANIA), Fuerza Aérea de 19 Países (OTAN PfP), y por primera vez, un País de la Organización MD (Mediterranean Dialogue), en este caso Argelia.

Este ejercicio se celebra anualmente, con carácter itinerante, con participación del Ejército del Aire, desde el año 1994 en todas sus ediciones. Este año ha correspondido organizarlo a España, y por decisión del EMA se celebro en Zaragoza entre los días 23 al 28 de octubre de 2005, correspondiendo la organización operativa al EADA.

Dicho seminario se celebró entre los días 23 y 28 de octubre; el mismo fue patrocinado por el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, ubicado en la Base Aérea de Zaragoza.

La dirección del ejercicio la ostenta del lado nacional el teniente coronel jefe del EADA, Manuel Vela García, y desde el lado OTAN corresponde al chairman del Grupo Aéreo de NTG, cargo que desde 2003 ostenta el comandante Carlos Forcano Fores.

El ejercicio se basó en la defensa NBQ, y por ser un ejercicio del grupo aéreo, esta focalizado hacia las operaciones aéreas en ambiente NBQ. Cubrió diferentes aspectos, como el puesto de mando NBQ, reconocimiento NBQ, la toma de muestras contaminadas, vuelos en ambiente NBQ, paso por la CCA (Área de Control de contaminación), para descontaminación de Tripulaciones, y descontaminación de personal y medios aéreos.

La participación del Ejército del Aire estuvo integrada por personal del EADA, ALA 35, ALA 12 y observadores de otras unidades, más un avión F-18 del ALA 15, y un avión T-21 del ALA 35 para las demostraciones de vuelo en ambiente NBQ, y la descontaminación de aeronaves. También hay que destacar el apoyo de la Agrupación Base Aérea de Zaragoza al EADA durante la realización del ejercicio.

Los países participantes aportaron al menos una presentación teórica, además de las demostraciones prácticas a las que solicitaron participar y para las cuáles desplazaron los medios necesarios desde su país de origen.

En esta edición, además de la demostración española, que como es natural fue la mas potente, hubo una importante participación practica de las delegaciones de Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Estados Unidos y Suecia, además de otras de menor entidad pero no por ello menos interesantes.

Se cursaron invitaciones a través de SEJEMA a representantes del Ejército de Tierra, Armada, Guardia Civil y Cuerpo de Policía Nacional, así como a representantes de las empresas nacionales relacionadas con la defensa NBQ y el Ejército del Aire, para participar con diversas exposiciones de sus productos durante el ejercicio.

El ejercicio finalizó alcanzándose los objetivos previstos y planteados en las reuniones previas a éste.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

CAMPEONATO NACIONAL DE PARACAIDISMO BRASILEÑO

Del 22 al 30 de octubre, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA) se desplazó a Joao Pessoa–Paraíba (Brasil), a fin de participar en el "Internacional Military Parachuting Tournament" perteneciente al "South American Military Parachuting Championship" que el Comité Internacional de Deporte Militar (CISM) ha organizado este año en el país sudamericano.

El campeonato, que contó con la participación de siete países (Brasil, Canadá, Ecuador, España, Italia, Lituania, Rusia y Uruguay) se desarrolló en la ciudad de Joao Pessoa. Las condiciones climatológicas, fuerte viento con rachas de más de 30 nudos, tan sólo permitieron el desarrollo de las pruebas de precisión y estilo, impidiendo el desarrollo del resto de pruebas.

El desarrollo de las pruebas corrió de manera satisfactoria para la PAPEA, dado que en la prueba de precisión el cabo primero Lago Rubio obtuvo el segundo puesto, después de una reñida lucha con un integrante del equipo ruso, dado que hasta en seis mangas estuvieron empatados a cero centímetros. Segundo puesto que también obtuvo en la clasificación absoluta.

Por equipos quedo clasificada en primer lugar en la modalidad de formación en caída libre y en tercer lugar en precisión después de Italia, actual campeón del mundo en esta modalidad. Los excelentes resultados obtenidos en la modalidad de estilo permitieron que en la absoluta por equipos obtuviera un segundo puesto.

Los lanzamientos de estilo se efectuaron desde un "Banderande", avión de fabricación brasileña, y las de relativo desde un C-130 Hércu-

VISITA DEL VII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LA ESFAS AL ALA 14

El pasado día 24 de octubre, una comisión del VII curso de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, compuesta por 55 oficiales, realizó una visita al Ala 14 y la Base Aérea de Albacete.

Se inició la visita con la bienvenida a cargo del coronel jefe del Ala 14, Félix Sahagún Schwartz, y con un briefing sobre la unidad.

A continuación se visitó las distintas instalaciones del Ala 14, donde se tuvo la ocasión de comprobar la labor que se realiza tanto por el Grupo de Fuerzas Aéreas, como por los diferentes talleres del Escuadrón de Mantenimiento.

La visita incluyó una exposición estática del Mirage F-1M con gran parte de su abanico de armamento, que despertó igualmente gran interés.

Una vez concluida la visita a las instalaciones, se celebró una comida en el pabellón de oficiales, en la que se realizó el tradicional intercambio de obsequios. Finalizada, la comitiva emprendió el viaje a Murcia para continuar con su programa de actividades.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Un grupo de los participantes en el concurso de redacción que recibieron de manos del Jefe del SHYCEA los correspondientes diplomas de su bautismo del aire.

LA FELGUERA: ENTREGA DE DIPLOMAS DE BAUTISMO DEL AIRE

El día 28 de octubre, el director del SHYCEA, general de división, Bayardo-José Abos Coto, presidió en La Felguera, la entrega de diplomas a los niños participantes en un concurso de redacción sobre la figura del pionero de la aeronáutica civil española y fundador del Real Aeroclub de España, Jesús Fernández Duro, natural de este industrioso pueblo asturiano.

Los concursantes más destacados fueron premiados con un "bautismo del aire" llevado a cabo el pasado mes de junio, en La Felguera, a bordo de un helicóptero del SAR, en seis rotaciones sobre la población asturiana y que tuvieron gran eco en toda la prensa asturiana.

Todos los concursantes fueron obsequiados con el correspondiente diploma, con un llavero y un pin del Museo del Aire y con una gorra con el escudo del recientemente creado Círculo Aeronáutico Fernández Duro. Los cinco primeros trabajos fueron a su vez compensados con un ejemplar del libro "Al encuentro con . . . Jesús Fernández Duro", con expresa dedicatoria de su autor José David Vigil-Escalera Balbona.

A los actos acudieron un centenar de personas, padres y profesores de los niños galardonados, así como miembros del Círculo Aeronáutico.

El general Abos Coto entrega el diploma del bautismo del aire y otros obsequios a la ganadora del concurso de redacción.

El Círculo Aeronáutico Fernández Duro ya ha iniciado la confección de un ambicioso programa de actos conmemorativos de la Primera travesía aérea de los Pirineos llevada a cabo en 1906 por el aeronauta asturiano y dentro de ese programa reservan un protagonismo preferente al Ejército del Aire. El programa una vez confirmado será merecedor de un reportaje en nuestra revista.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ACOGE LOS XV CAMPEONATOS INTERACADEMIAS MILITARES

Del 31 de octubre al 4 de noviembre tuvo lugar en la Academia General del Aire, la celebración de los XV Campeonatos Deportivos Interacademias.

Esta competición se viene realizando bianualmente en una de las tres Academias Militares, que se van rotando para acoger como sede principal la celebración de los mismos. Su principal fin es fomentar el espíritu competitivo y los valores del deporte entre los participantes.

A lo largo de la semana se dieron cita los directores de las tres Academias Militares, el general Martín Villalaín por parte de la Academia General Militar de Zaragoza, el capitán de Navío Franco Suanzes en representación de la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra), y como anfitrión, el coronel director de la Academia General del Aire, Eduardo Garvalena Loscertales. Todos ellos y los demás espectadores disfrutaron de una semana en la que el deporte fomentó la unión y la convivencia de los alumnos de las tres academias en grupo.

El acto de clausura estuvo presidido por el general jefe del Mando de Personal, Antonio Ríos Domínguez, quién no dudó en felicitar a los participantes por su deportividad y a los anfitriones, por la buena organización de los eventos.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EXHIBICIÓN PAPEA CON OCASIÓN DEL XXV ANIVERSARIO DE LA ESCUADRILLA "PLUS ULTRA" DE LA GUARDIA REAL

El 4 de noviembre, y bajo la presidencia del JEMA, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), realizó una exhibición en el Palacio de El Pardo (Madrid), con ocasión del XXV aniversarioi de la Escuadrilla "Plus Ultra" de la Guardia Real.

Los lanzamientos se efectuaron desde un C-235 del Ala 35. La primera pasada se efectuó a una altura de 2.500 metros, materializando la caída libre con botes de humo. En la segunda, a 1.500 metros, el trabajo que habitualmente realizan los integrantes de la patrulla, stack de cuatro y de tres, se vio dificultado por los problemas surgidos a uno de los paracaidistas que obligaron a recortar la exhibición.

Como ya viene siendo habitual, la exhibición se dio por finalizada con la llegada a tierra del último saltador portando la bandera española.

EXHIBICIÓN DE LA PAPEA EN LA CIUDAD DE LEÓN

El 5 de noviembre la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA), efectuó una exhibición con ocasión de las fiestas patronales de la ciudad de León. Los lanzamientos tuvieron lugar en la plaza de San Marcos.

Los lanzamientos se efectuaron desde un C-235 del Ala 35. La primera pasada a 2.500 metros sirvió parra efectuar la consabida estrella en caída libre, materializada con botes de humo. La segunda, a mil metros menos que la anterior, permitió a los saltadores la realización de los ejercicios propios de estas exhibiciones: stack de dos, tres y cuatro, paso previo a la composición de otras figuras. Entre las que cabe citar el denominado "espejo", maniobra de gran espectacularidad y riesgo para los paracaidistas. La llegada a tierra del último saltador en un cuadrado de unos 25 metros de lado, portando la bandera española, puso fin a la exhibición.

EXHIBICIÓN DE LA PAPEA CON OCASIÓN DEL 150º ANIVERSARIO DEL CUERPO DE BOMBEROS DE LA CIUDAD DE MURCIA

El 6 de noviembre la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) efectuó una exhibición de paracaidismo frente al Ayuntamiento de Murcia con ocasión del 150 aniversario de la fundación del Cuerpo de Bomberos.

Debido a las reducidas dimensiones de la zona de aterrizaje y los numerosos obstáculos (árboles, semáforos, farolas) los paracaidistas se vieron obligados a demostrar su pericia en las numerosas exhibiciones realizadas.

Los lanzamientos se efectuaron desde un C-212 del 721 Escuadrón en dos pasadas. La primera a 1.800 metros se materializó la estrella con botes de humo. en la segunda, a 1.000 metros los paracaidistas apenas realizaron caída libre a fin de efectuar los ejercicios programados para este tipo de exhibiciones. el último saltador, portando la bandera española, puso fin a la participación de la patrulla en los actos conmemorativos del aniversario.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Roberto C. González

I SEMINARIO DE RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Durante los días 7, 8 y 10 del mes de noviembre se ha celebrado el I Seminario de Relaciones con los Medios de Comunicación en el Centro de Guerra Aérea (CEGA), impartido por personal de la Oficina de Relaciones Sociales y Comunicación del Ejército del Aire y por diversos periodistas especializados en temas de Defensa; con el objetivo de estrechar y afianzar los lazos que existen entre nuestra Fuerza Aérea y los diferentes medios.

Las jornadas pretenden sentar una base teórica y práctica entre las distintas unidades y mandos, a través de la persona encargada de las tareas de Relaciones Públicas, y la Oficina de Relaciones Sociales y Comunicación (ORSYCEA) para paliar, en la medida de lo posible, diferentes deficiencias que envuelven a la burocracia vigente. Una de ellas se produce al tramitar las diversas autorizaciones de reportajes: el método es lento y la necesidad del periodista es urgente. Por tanto, la forma de actuar debe ser muy ágil, y esta agilidad se consigue mediante la coordinación entre los tres elementos participantes: la Dirección General de Comunicación (DIGERCOM), como organismo encargado de autorizar o denegar en su caso la realización de un reportaje, Jornada o Convocatoria de Prensa; la ORSYCEA, como elemento "puente" entre los Mandos/Unidades y los periodistas, encargada de evaluar los reportajes susceptibles de interesar al Ejército del Aire y planificar el "calendario de comunicación"; y la propia Unidad, que finalmente atiende y coordina el reportaje, siempre que las circunstancias lo permitan.

La mencionada agilidad se consigue con un equipo de gente que se adelanten a los "papeles" y que mediante dos herramientas, el correo electrónico y el teléfono móvil, mantengan un contacto permanente en la cadena de mando para efectuar los reportajes en tiempo, consiguiendo el adecuado flujo de información y, de esta forma, que la coordinación sea óptima.

Sin duda para ello, además del contacto personal, es preciso una mentalización "comunicativa" en la que utilizando los elementos propios de contacto con los medios (notas de prensa, dossier, convocatorias....) llevemos a cabo una política activa de comunicación que nos permita prever las inquietudes de los periodistas y con ello estar preparados antes de recibirlos con una información clara, sencilla y directa evitando siempre uno de los grandes defectos a la hora de comunicar: siglas complejas y lenguaje técnico.

En esta línea de política activa, desde la ORSYCEA a lo largo de este año se han realizado eventos tan destacados como el ejercicio Dapex-Volcanex 2004 en las Bases Aéreas de Torrejón y Zaragoza, la presentación del Eurofighter en la Base Aérea de Morón, la presentación de la patrulla de helicópteros Aspa de la Base Aérea de Armilla, el ejercicio Canasar, que se desarrolló en las islas Canarias y hasta donde se trasladó a numerosos periodistas o la presentación de la campaña contra-incendios del 43 Grupo en Torrejón. De igual forma, con los eventos propios de cada una de las localidades donde se ubican nuestras unidades (relevo en el Mando, celebración de la patrona, desarrollo de unas maniobras...), pretendemos sembrar esa "inquietud" en el personal que ayude a mejorar el conocimiento y la imagen

Roberto C. González

del Ejército del Aire en la sociedad española.

Con frecuencia nos encontramos con un problema doble, por estar en ambas partes, que, desafortunadamente, en muchas ocasiones se traduce en aislamiento y como consecuencia en publicaciones o emisiones erróneas. Por nuestra parte tenemos una falta de continuidad en el personal de gran número de unidades que impide el conocimiento y relación con la prensa local deseable. Por parte de los medios existe escasez de especialistas en materia de defensa, por considerarse incluida dentro del área de nacional, que da lugar a un enorme desconocimiento en todo lo relativo a las Fuerzas Armadas; con lo que sumando las dos partes podemos encontrarnos con desconfianza mutua e incomunicación que producen el resultado mencionado que de ninguna forma favorece al Ejército del Aire, máxime si consideramos que las Fuerzas Armadas generan mucha información. La forma de combatirlo es clara: abrir nuestras puertas.

En consonancia con todo lo expuesto, en el mes de noviembre la ORSYCEA celebró un desayuno con los medios de comunicación en el Cuartel General, que contó con la asistencia de las principales emisoras, cadenas, periódicos y agencias de noticias nacionales, y en el que se realizó un balance de las actividades realizadas con la prensa hasta la fecha. Asimismo, se presentó un calendario de actividades genérico, en el que destaca la celebración de un Festival Aeronáutico en Murcia en el mes de junio, con la presencia de algunas patrullas internacionales y otras actividades.

En lo referente a los periodistas participantes, las jornadas se caracterizaron por dar espacio a tres formas de medios de comunicación: televisión con Miguel Ángel de la Cruz, de Antena 3 Televisión; prensa escrita con Vicente Talón, Director de la revista Defensa y corresponsal de guerra y Manuel de Ramón, de Radio Nacional de España (RNE). Todos ellos desde las particularidades de su medio concreto dieron una visión de las Fuerzas Armadas desde el prisma de ser periodistas especializados que trabajan en medios generalistas en el caso de Antena 3 y RNE y de medios especialistas en el caso de la revista Defensa.

Finalmente, durante el Seminario se abordó la importancia de la página web oficial del Ejército del Aire (www.ea.mde.es) y la forma de mantenerla actualizada.

Roberto C. González

Roberto C. González

En este sentido, hay que habituarse a lo que no está en papel, al contrario de lo que sucede con esta revista y con los periódicos de los que diariamente extraemos noticias para elaborar el habitual resumen de prensa, sin pensar que, quizás, el mayor número de público se encuentre viendo la tele, escuchando la radio o navegando por Internet, verdaderos emisores de la actualidad inminente, que por razones obvias no puede ser cubierta por la prensa escrita. Nadie compra el Marca para saber cómo ha quedado su equipo, sino para leer las opiniones y los análisis.

Tenemos que ser conscientes del enorme alcance, por número de visitas y por accesibilidad, de Internet. De la necesidad de tener una web debidamente actualizada con el trabajo de todos. Desde las fichas de cada unidad que contienen datos históricos, técnicos y gran cantidad de fotografías; pasando por las noticias propias de éstas que aparecen en movimiento al abrir la página de inicio.

También es muy importante la información de las convocatorias y especialidades (temarios, centros de formación, destinos....) para acceder al Ejército del Aire, especialmente en donde más necesitados estamos, es decir, en la Tropa Profesional. Sin olvidarnos de la Intranet y de las posibilidades de comunicación interna que nos ofrece.

En resumen, este I Seminario de Relaciones con los Medios de Comunicación pretende ayudar a mejorar la imagen del Ejército del Aire mediante la mejora de la comunicación interna y externa, por lo que desde la ORSYCEA ya estamos trabajando en el próximo Seminario para el año 2006.

MIGUEL GONZALEZ MOLINA
Teniente de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web:

VISITA DEL JEFE DEL MANDO DE PERSONAL A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El día 10 de noviembre tuvo lugar, en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones, la visita oficial del teniente general, jefe del Mando de Personal Antonio de Padua Ríos Domínguez.

A su llegada a la Base Aérea de Cuatro Vientos, fue recibido por el coronel jefe, Francisco Pérez-Flecha Díaz, y ya en la EMACOT, por su coronel director, José María Sesé Tuesta, quien a continuación en la sala de reuniones, con la asistencia de los jefes de departamentos de la Escuela, impartió un briefing explicativo acerca de la actividad docente de la misma.

La visita continuó con un recorrido por diversos simuladores e instalaciones de la EMACOT, y por último el jefe del MAPER procedió a la firma en el libro de honor de la unidad, con lo cual se dio por finalizada la visita.

ACTO DE DESPEDIDA DEL PERSONAL MILITAR Y CIVIL EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 11 de noviembre tuvo lugar en la Base Aérea de Alcantarilla y en el marco del acto que prevé la Instrucción General 90-7 del Estado Mayor del Aire "despedida del personal miliar y civil que pasa a la situación de reserva o jubilación", se desarrolló el acto de virtudes militares que dispone la normativa vigente.

Los actos dieron comienzo a las 13 horas con la revista del coronel jefe de la base a las fuerzas participantes y con la asistencia de todo el personal de la unidad (EZAPAC y Escuela) civil y militar. Después de la entrega de unos recuerdos al personal que se despedía se procedió al desarrollo del acto de exaltación de virtudes militares.

Los actos finalizaron con una alocución del coronel jefe y una copa de vino.

EL DIRECTOR GENERAL DE SANIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS VISITO LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El día 10 de noviembre visitó la Academia General del Aire, el director general de Sanidad, José L. García Alcón.

Durante su estancia pudo asistir a una conferencia sobre la academia, impartida en la fonoteca por el coronel director, Eduardo Garvalena, en la que se pusieron de manifiesto entre otras cosas, las diferentes actividades y planes de estudio que los alumnos de la AGA, vienen desarrollando a lo largo de sus respectivos cursos. Del mismo modo el teniente coronel jefe de Sanidad de la propia Academia, también impartió un briefing sobre la Sección de Sanidad.

Posteriormente, la comisión encargada de recibir y acompañar al general García Alcón se trasladó con el propio interesado a la zona de vuelos, para visitar una exposición estática de los aviones C-101 y Tamiz, el edificio de Fuerzas Aéreas, la Patrulla Águila y los simuladores.

Finalmente, la comitiva visitó las instalaciones de las Secciones de Sanidad y Farmacia, de este centro de formación, para terminar su estancia en la Academia en el comedor de alumnos con una comida.

REUNIÓN DE LOS REPRESENTANTES DEL PADEA

En el pasado mes de noviembre durante los días 14 al 16 del se ha llevado a cabo la reunión anual del Plan Antidroga del Ejército del Aire (PADEA), al cual fueron convocados todos los coordinadores de los mandos y unidades, correspondientes al segundo y tercer nivel del Plan, así como los representantes de las unidades que no tienen entidad suficiente para tener una comisión antidroga y constituyen el cuarto nivel del mismo.

Bajo el mando del coronel Ovidio Alcázar Sirvent y del coronel Carlos Aguilera Marín, encargados del PADEA, dentro de la Dirección de Asistencia al Personal del Mando de Personal, todos los oficiales comisionados se hicieron cargo de la tarea encomendada, para lo cual se hicieron los grupos relacionados y así atender en profundidad los temas abordados; éstos fueron elegidos de entre los más acuciantes y necesarios propuestos por todos los allí presentes ante la iniciativa de los organizadores, que así lo establecieron.

El problema del consumo en sí, del control de los consumidores según los medios legales de que disponemos, la comunicación a los casos positivos detectados, el trato legal de los consumidores habituales, los medios para abordar esta realidad existente en nuestra sociedad, y la manera de hacer esta labor preventiva que de manera primordial tiene el PADEA, son los temas que subyacen en el fondo de los asuntos dedicados a cada uno de los grupos de trabajo.

A nadie se le escapa la problemática real existente en relación con el consumo de droga existente en la sociedad española, de la cual sale el personal que tenemos dentro de las FAS, y por ello problema que subsiste en nuestra organización.

Con los medios y el personal de que disponemos en el PADEA, a cada nivel de los cuatro existentes en el Plan aprobado por el JEMA el pasado abril del 2005, se lleva a cabo esta callada y "pequeña" misión; un pequeño grano de mostaza dentro del silo de todas las misiones existentes en un Ejército como el nuestro, pero, por lo importante de lo que trata, creemos todos los que en ello estamos implicados que hay que seguir luchando en este campo con la ilusión con que hasta ahora lo estamos haciendo. Y así mismo se comprende y se nos transmite desde la dirección propia del PADEA por los coroneles antes citados que lo llevan con el mayor desvelo.

De los diferentes grupos se extrajeron las siguientes conclusiones:

—La necesidad de mantener este tipo de contactos entre los responsables del PADEA en las UCO,s para conocer los problemas que se planteen, las posibles soluciones y mantener en todo momento una unidad de criterio.

—Para ello, es básico disponer de una herramienta que contribuya a mejorar el PADEA: la Red Virtual. Esta Red debe ser de público conocimiento y contar con la mayor participación del personal del E.A. Asimismo, considero que el mismo PADEA debe ser también ampliamente divulgado de acuerdo a los procedimientos existentes en el Ejército del Aire.

—Es importante insistir en las analíticas de alcohol, sobre todo en aquellas personas que trabajan en las áreas de seguridad y automóviles, ya que existen pocos datos en los análisis aleatorios al respecto. Para ello, es imprescindible que las UCO,s cuenten con alcoholímetros, que puedan usar de acuerdo a procedimientos internos establecidos, preservando en todo momento la discreción y la dignidad de las personas.

—Creo también de especial importancia la relación de los análisis positivos por estupefacientes y alcohol y la renovación de contrato del personal de tropa: es de destacar la propuesta sobre la obligatoriedad de pasar el análisis a la hora de iniciar un expediente de renovación con el tiempo suficiente para que el resultado sea convenientemente valorado.

—La necesidad de disponibilidad de las suficientes tomas de muestras por UCO y de los créditos necesarios para la adquisición de los mismos y para el envío de las analíticas por mensajería que agilicen el proceso.

—Por último, mantener vivo el PADEA: cada vez que sea susceptible de modificación, efectuar la correspondiente actualización y divulgarlo.

Para ir dando forma a la conclusión de este artículo, por si a alguien a estas alturas del mismo se le escapa aún, es preciso decir que lo que está en juego es la salud de las personas: del personal del Ejército del Aire, del propio Ejército del Aire, que es con quien mejor cuenta para llevar a cabo su trabajo muy por delante de los aviones, las torres de control, los hangares, los centros de comunicación, los fusiles o los ordenadores con los que hoy en día se trabaja, todos ellos de gran efectividad y última tecnología.

Y es que, de la formación del personal depende todo el éxito del Ejército del Aire, y más aún, el éxito de la misión depende en primer lugar de la situación de ese personal.

No nos olvidemos de que «sin el personal no somos nadie», que lejos de ser un chascarrillo es la mayor realidad, y, yendo más allá, la mejor que tenemos. Y para ello lo mejor que podemos hacer es "luchar por ellos: luchar por nosotros mismos".

LUIS PÉREZ ROJO
Teniente coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

SIMULACRO DE ACCIDENTE AÉREO EN LA BASE AÉREA DE GETAFE

El día 14 de noviembre tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe un simulacro de accidente aéreo con el objetivo de evaluar la capacidad de actuación de los medios ajenos a la Base Aérea ante una emergencia a gran escala.

Sobre las 11:30 horas el controlador de la torre de la base aérea simuló un accidente aéreo de un avión del Ala 35 con 40 personas a bordo. Debido a la gravedad de los hechos avisó directamente a los servicios de emergencia del 112, el cual activó un plan de emergencia en el que participaron los siguientes medios civiles: SUMMA, bomberos de la Comunidad de Madrid, Policía Local de Getafe, Cruz Roja y EADS-CASA, los cuales se personaron a los pocos minutos de recibirse el primer aviso, coordinando sus actuaciones con los medios de emergencia con los que cuenta la propia base aérea.

ACTO DE EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES

El día 18 de noviembre tuvo, lugar en la plaza de armas de Valenzuela de la Base Aérea de Zaragoza un acto de exaltación de virtudes militares. Con motivo de la celebración de dicho acto se han impuesto condecoraciones al personal militar y civil acreedor a las mismas, se ha despedido de la bandera el personal de la Base Aérea de Zaragoza que ha pasado a la situación de reserva, y el coronel jefe del Ala 31 acompañado por el presidente de honor de la Asociación Cultural Santiago, ha impuesto la Corbata y Cruz de Honor de la Asociación al Estandarte del Ala 31.

El objetivo fundamental de la Asociación Cultural Santiago es propiciar la mayor incardinación posible entre la sociedad civil española y sus Fuerzas Armadas y Cuerpos y Fuerzas de la Seguridad del Estado, conscientes de la necesidad igualmente expresada por la inmensa mayoría de los españoles, de reconocer la tarea que a diario desarrollan cuantos hombres y mujeres –arropados por sus respectivas familias– integran ambos estamentos.

El acto ha sido presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Alberto Cenalmor Balari. Ha incluido la formación de una Escuadra de Gastadores de la Agrupación Base, una Sección del EADA, dos Secciones de Tropa de Unidades de la Base Aérea, Unidad de Música y Estandarte del ALA 31. Y ha concluido con un Desfile terrestre y Desfile Aéreo de una Formación de un avión T-10 del Ala 31 y dos aviones F-18 del Ala 15.

VISTA A LA BASE AÉREA DE TALAVERA DEL I.E.S. CALAMONTE

Dentro del marco de colaboración entre esta Base Aérea y la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnologia (Fundecyt) y con motivo de la “Semana de la Ciencia”, el dia 17 de noviembre efectuó una visita a esta Unidad el I.E.S. Calamonte (Badajoz) al término de la cual, los alumnos manifestaron el gran interés que despertaron las exposiciones y charlas del material aéreo.

El JEMA inaugura el XV seminario internacional de la Cátedra Alfredo Kindelán.

XV SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA CÁTEDRA KINDELÁN

La Cátedra Alfredo Kindelán celebró en el Centro de Guerra Aérea su XV Seminario Internacional entre los días 21 al 25 de noviembre de 2005, siendo el tema monográfico de esta edición "La Transformación de la Fuerza Aérea, Capacidad para Operar en Red (NEC)".

El seminario fue inaugurado por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire Francisco José García de la Vega, quien expresó su deseo de que estas jornadas de convivencia, reflexión y comunicación contribuyeran al enriquecimiento mutuo. Igualmente, durante el acto de inauguración, el director del Centro de Guerra Aérea, general de brigada Rafael Sanchiz Pons, dio lectura al mensaje enviado por S.M. El Rey, presidente de honor de la Cátedra. En dicho mensaje, S.M. expresó su agradecimiento y enhorabuena al Centro de Guerra Aérea, que con su esfuerzo diario fomenta el estudio, conocimiento, investigación y difusión del pensamiento y doctrina aeroespacial militar, así como a los países representados por los distintos ponentes y observadores, pues con su participación contribuyen a intercambiar conocimientos en beneficio de la paz y estabilidad en el mundo.

El objetivo de este seminario, en palabras del director del Centro de Guerra Aérea, era profundizar en este tema de candente actualidad, con la aportación de ideas sobre el mismo por parte de los diferentes países y organizaciones participantes, partiendo de su situación actual y esbozando sus planes y proyectos para el futuro.

El seminario contó con la participación de representantes de las Fuerzas Aéreas de: Alemania, Austria, Bélgica, Eslovaquia, EE.UU., Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Lituania, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa y Suiza, así como de las organizaciones internacionales y multinacionales: el Grupo Aéreo Europeo (EAG) representado por el segundo director, general de brigada del Ejército del Aire de Francia Martial Imberti; el Estado Mayor Militar de la Unión Europea (EUMS), el Centro Conjunto de Competencia (JAPCC), la Agencia de Gestión del Programa OTAN NAEW&C (NAPMA), y del Mando Aliado de Transformación (ACT) de la OTAN, junto con expertos nacionales de otros ejércitos, instituciones académicas civiles y militares y de la industria nacional. Igualmente asistió el jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Eslovaquia, general de división Juraj Baránek.

Como conferenciantes invitados participaron el segundo jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Juan Luis Ibarreta Manella; el teniente general William T. Hobbins, segundo jefe de Estado Mayor para la Integración del Combate, jefe interino de la Integración del Combate y oficial jefe de Información para la oficina del secretario de la Fuerza Aérea (USAF); el jefe de la División CIS del EUMS, general de brigada del Ejército de Tierra de Finlandia Simo Alho; el general segundo jefe del Plan Director CIS, general de división Julio Rodríguez.

Los Grupos de Trabajo del seminario se enfocaron hacia las siguientes áreas: Político-Militar, Operaciones, Tecnología y el Factor Humano. Estos Grupos de Trabajos fueron coordinados por personal del Ejército del Aire experto en el tema.

El Seminario fue clausurado por el jefe del Mando Aéreo General, teniente general Ramón García Ruíz, quien, en su alocución, subrayó que la experiencia de trabajo en común y de debate sobre los particulares conocimientos de cada país u organización nos permite afirmar que el fin principal de esta Cátedra, que es el análisis, la reflexión y el estudio sobre aspectos que puedan incidir en la transformación del Poder Aéreo, había sido cumplido. Igualmente, el GJMAGEN expresó el reconocimiento y gratitud a los representantes de las Fuerzas Aéreas Aliadas y amigas, así como de las organizaciones internacionales y multinacionales y a todos los que han contribuido con su esfuerzo y dedicación al desarrollo de estas jornadas de reflexión.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA HIJA DE CARLOS DE HAYA VISITA EL ARCHIVO HISTÓRICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE (AHEA)

El pasado día 22 de noviembre respondiendo a una invitación del general jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (GJSHYCEA), Bayardo José Abós Coto, visitó el AHEA, ubicado en el Castillo de Villaviciosa de Odón, la hija del heroico y laureado aviador Carlos de Haya González, María de Haya "Mirentxu", acompañada por su esposo. Fueron recibidos a la entrada del Castillo por el coronel director del AHEA, Juan Pino Alda, quien les mostró las distintas dependencias del Archivo, haciendo especial hincapié en la conservación de los depósitos de documentos y de audiovisuales, así como en las facilidades que se ofrecen a los historiadores en las labores de investigación de nuestro pasado histórico aeronáutico. A continuación y en la sala de conferencias, se proyectó un vídeo sobre la historia, presente y futuro del Castillo de Villaviciosa de Odón y de la aeronáutica militar española, en el que se recoge en primer lugar los acontecimientos históricos más relevantes acaecidos en el castillo a lo largo de sus cinco siglos de vida, y en segundo lugar aquellas funciones específicas propias del Archivo Histórico del Ejército del Aire.

La hija de Carlos de Haya se mostró entusiasmada en todo momento de la visita, interesándose al final de la misma por el proceso a seguir para donar al Archivo la importantísima documentación histórica que posee de su padre, quien, como es sabido, murió heroicamente en combate aéreo el día 21 de febrero de 1938 estando en posesión de las más altas condecoraciones nacionales: la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar Individual. En este sentido es de significar que una parte muy importante de los fondos documentales existentes en el AHEA, son procedentes de generosas donaciones hechas por familiares de antiguos personajes de la Aviación Militar española, quienes consideraron este establecimiento militar el lugar idóneo donde depositar tan valiosos recuerdos. Lugar donde se garantiza la conservación en el mejor estado posible del acervo histórico aeronáutico español, al tiempo que se da opción a que sea conocida y difundida a todos los españoles.

TOMA DE POSESION DEL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL MACOM E IMPOSICION DE CONDECORACIONES

El día 22 de noviembre, y presidido por el general jefe del Mando Aéreo de Combate, Manuel García Berrio, se celebró en la Base Aérea de Torrejón la toma de posesión del general jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate, general de división Fernando Lens Astray.

Tras la lectura de la orden de nombramiento, y efectuada la fórmula de toma de posesión por el general jefe del MACOM, el nuevo jefe del Estado Mayor del mismo Mando Aéreo realizó el juramento de su cargo.

Posteriormente se realizó un acto de imposición de condecoraciones al personal del MACOM, CAOC núm. 8 de la OTAN y de otros ejércitos, a cuya finalización el general jefe del MACOM pronunció unas palabras.

VISITA DE LA ASOCIACION DE COMERCIANTES DE LA REGION DE MURCIA

El 24 de noviembre visitaron la Base Aérea de Alcantarilla los participantes en el VII encuentro de asociaciones de comerciantes de la región de Murcia.

Recibidos por el coronel jefe de la base tuvieron oportunidad de conocer, tanto la labor como las misiones que desarrollan las unidades estacionadas en la citada base aérea (EZAPAC y Escuela Militar de Paracaidismo).

A continuación iniciaron un recorrido por las instalaciones donde observaron el funcionamiento de los diferentes medios con que está dotado el centro para la enseñanza del paracaidismo. En particular el nuevo simulador de paracaidismo automático y las obras del futuro simulador de caida libre.

La visita finalizó con una copa de vino e intercambio de detalles entre la jefatura de la base y el presidente de la asociación.

VISITA DE LOS AGREGADOS DE DEFENSA Y/O AÉREOS Y ADJUNTOS EXTRANJEROS A LA BASE AÉREA DE GETAFE

El pasado día 23 de noviembre los agregados de Defensa y/o aéreos y adjuntos extranjeros (Arabia Saudí, Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Brasil, Bulgaria, República Checa, Chile, Corea, Dinamarca, Egipto, EE.UU., Eslovaquia, Francia, Hungría, Italia, México, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía y Ucrania), realizaron una visita a la Base Aérea de Getafe. A su llegada, a las 09:30 horas, fueron recibidos por el coronel jefe de la Base Aérea Miguel Ángel de las Heras Gozalo. Tras la bienvenida tuvo lugar un briefing sobre la historia de la Base Aérea y del material aeronáutico de que dispone actualmente el Ala 35 (C-235 y C-295); posteriormente visitaron uno de los aviones CN-295 donde se les explicó los distintos sistemas de los que está dotado, características de los mismos, así como su manejo. Tras la visita la delegación continuó con su agenda, la cual incluía una visita a las instalaciones de la factoría EADS-CASA de Getafe.

VISITA A LOS ORFANATOS BELOVOBSKY Y PETRODKA POR MIEMBROS DEL DESTACAMENTO MIZAR (KIRGUIZISTAN)

Noviembre 26. Desde luego hemos tenido suerte, hace un día maravilloso, a estas horas hace frío, apenas hace una hora que amaneció, pero se prevé un día estupendo.

Por fin, y desde finales de septiembre que fue cuando Balay de forma desinteresada y con todo tipo de facilidades nos donó varias lavadoras y secadoras para los orfanatos con los que colaboramos nosotros; las vamos a entregar y si es posible dejar en funcionamiento.

Durante esta última semana hemos contactado con nuestro enlace, Dasha una voluntaria perteneciente a "Alpine Fund", y desde el aeropuerto de Manás (Kirguizistán), nos disponemos un grupo anónimo de militares pertenecientes a la B.A.Z. con entusiasmo a hacer dicha entrega.

El camino hacia los orfanatos es largo, para mis compañeros de viaje es la primera vez que van a tener contacto con este tipo de actividad, van con un poco de incertidumbre, les he hablado de lo que pueden llegar a ver, pero no tienen ni idea de lo que van a sentir.

Por fin, el primer orfanato, Belovobsky nos espera Oka otra colaboradora de "Alpine Fund" y con ella Matheus que acaba de incorporarse a dicha ONG procedente de Estados Unidos.

Comienza el trabajo, todos manos a la obra, vamos a poner en marcha estas máquinas que facilitarán el trabajo en el centro, donde en estos momentos están internados 300 niños/as con todo tipo de minusvalías físicas y mentales.

Una vez descargado todo el material no es posible su completa instalación debido a una canalización de las tuberías muy deteriorada, las secadoras pueden quedar instaladas, con las lavadoras se intentará el próximo fin de semana, siempre y cuando nuestro cometido aquí nos lo permita.

El resto del tiempo y antes de dirigirnos al otro orfanato, Petrodka, lo dedicamos a estar con los niños, poco podemos hacer pero sólo el hecho de estar a su lado, sonreírles o acariciarles la cabeza parece suficiente, sus caras nos muestran son-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

risas de agradecimiento que a nosotros nos aportan muchísimo más de lo que uno se puede creer, es una sensación difícil de explicar, pero hace plantearte muchas cosas que antes únicamente creías pasaban en televisión.

Quedamos emplazados para el próximo sábado, el centro Belovobsky organiza una fiesta para los niños a la cual hemos sido invitados, eso sí antes de irnos terminaremos si es posible la instalación de las lavadoras.

El día no acaba aquí y nos dirigimos a otro orfanato, aquí la problemática es diferente, quizás menos dura, son niños y niñas sin familia o abandonados pero niños como lo pueden ser nuestros hijos. Al igual que en el anterior entregamos el material pero no pudimos hacer gran cosa, ya que no teníamos donde trabajar, el aspecto

técnico quedó para la próxima visita.

Aquí el trato humano fue muy intenso, después de unos minutos de incertidumbre todo comenzó, niños y mayores lo pasamos muy bien, aunque estos últimos acabamos agotados, lo más duro fue la despedida, ellos reclamaban más tiempo pero todo se termina, el día y las fuerzas iban disminuyendo ostensiblemente, de todos modos no era un adiós definitivo sino hasta una próxima visita.

Al llegar a nuestra residencia mis compañeros de viaje me daban las gracias por la experiencia vivida cuando en realidad era yo quien debía agradecerles todo su esfuerzo.

Lo dicho, nos vemos el próximo sábado.

LUIS SALAZAR DE GURENDES DE LA FUENTE
Brigada de Aviación

EL EJÉRCITO DEL AIRE Y LA UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID FIRMAN UN CONVENIO DE COLABORACIÓN

El pasado día 30 de noviembre de 2005 tuvo lugar en la Sala de Juntas de la Universidad Europea de Madrid (UEM), ubicada en el término municipal de la localidad madrileña de Villaviciosa de Odón, la firma de un Convenio de Colaboración entre el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) y la UEM, para la creación de la Cátedra de Historia y Cultura Aeronáutica y Astronáutica "Emilio Herrera"; así denominada en honor del ilustre militar y aviador español. Por parte del Ejército del Aire firmó el convenio el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire Francisco José García de la Vega, y por parte de la UEM el rector magnífico de dicho centro Antonio Bañares Cañizares, quienes estuvieron acompañados, respectivamente, por el general jefe del SHYCEA, Bayardo José Abós Coto y por el vicerrector de Política Científica, Investigación y Doctorado, Óscar García López.

El citado Convenio tiene como objetivo el fomento y desarrollo de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos entre el Ejército del Aire y la Universidad Europea de Madrid a través de la Cátedra "Emilio Herrera", estableciéndose al efecto, básicamente, dos líneas de acción prioritarias para su consecución:

• Llevar a cabo trabajos de investigación y estudios his-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

tóricos en materia aeronáutica y astronáutica. En este sentido y como primera medida a tomar, se han definido una serie de actividades encaminadas al estudio de las instalaciones de interés histórico y arquitectónico (hangares, torres de control de vuelo, edificios, etc.) del Ejército del Aire que se encuentran en la Comunidad Autónoma de Madrid, así como el estudio y catalogación de los fondos filmográficos que se conservan en el Archivo Histórico del Ejército del Aire.

• Difundir la historia y el conocimiento de temas aeronáuticos y astronáuticos a través de conferencias, seminarios, cursos, mesas redondas, exposiciones, publicaciones y otras actividades académicas. En este apartado se ha decidido así mismo llevar a cabo las acciones oportunas para promover la realización de tesis doctorales de profesores y alumnos utilizando los fondos archivísticos del Ejército del Aire, así como la posible participación de profesores de la UEM en actividades culturales y multidisciplinares a desarrollar en la Academia General del Aire, de acuerdo con la programación de dicha Academia y necesidades de la Dirección.

Para poder dirigir, controlar y cumplimentar todo lo anteriormente expuesto, se ha creado un Consejo Directivo mixto, constituido por representantes del SHYCEA y de la UEM. En consecuencia, se designan miembros natos del Consejo a:

• Por parte del SHYCEA: el general jefe del SHYCEA, el general director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas (IHCA), el coronel secretario del SHYCEA y el coronel director del Archivo Histórico del Ejército del Aire.

• Por parte de la UEM: el rector, el vicerrector de Política Científica, Investigación y Doctorado, el director de la Cátedra y un profesor doctor de la Escuela Superior de Arquitectura.

El director de la cátedra será elegido, de entre los profesores doctores de la UEM, por el rector previo acuerdo con el SHYCEA, debiendo ser un experto en Historia Militar y de reconocido prestigio en el ámbito histórico-militar. Conforme a dichas premisas, ambas partes acuerdan nombrar como primer director de la Cátedra "Emilio Herrera", al profesor doctor Guillermo Calleja Leal quien, entre otras, está en posesión de la Cruz del Mérito Aeronáutico y es miembro de número del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.

En cuanto a la presidencia y vicepresidencia del consejo estarán a cargo, de forma alternativa y con carácter anual, del rector y del general jefe del SHYCEA. El consejo se reunirá al menos dos veces al año y, con carácter extraordinario, cuando lo solicite alguna de las partes.

Después de la firma del convenio se llevó a cabo una visita guiada por las distintas dependencias, aulas, laboratorios, biblioteca, zonas de ocio y deporte, etc., pudiéndose observar que la UEM dispone de unas modernas y excelentes instalaciones para la enseñanza y preparación de sus siete mil quinientos alumnos, cerrándose el acto con una comida de trabajo a la que asistieron los firmantes y los representantes de ambas instituciones.

Las relaciones entre el SHYCEA y la UEM no son nuevas, al contrario, estas datan de varios años atrás. Entre ambas instituciones siempre ha existido una corriente de entendimiento basada en el estudio y difusión de la historia y la cultura aeronáutica, quizás en parte facilitada por la proximidad física de la UEM y el Archivo Histórico del Ejército del Aire. Fruto de este entendimiento fue el anterior Convenio de Colaboración firmado entre ambos organismos el 19 de junio de 2000, para el estudio y elaboración de un libro institucional de carácter científico sobre "La Historia y Arquitectura del Castillo de Villaviciosa de Odón", actual sede del Archivo Histórico y Centro de Documentación del Ejército del Aire. El citado libro, que contó con el patrocinio de la Fundación Areces, fue presentado públicamente por el JEMA el día 4 de febrero de 2005 en la sala de conferencias de dicho Archivo Histórico, asistiendo al acto el rector de la UEM.

JOSÉ DE AZA DIAZ
General Director del IHCA

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA DE ECUADOR AL ALA 35

El día 2 de diciembre el ministro de Defensa de la República del Ecuadro Oswaldo Jarrín realizó una visita al Ala 35. A su llegada, que tuvo lugar a las 10:00 horas, fue recibido por el coronel jefe del Ala 35 y la Base Aérea de Getafe Miguel Ángel de las Heras Gozalo, que tras los saludos de bienvendia impartió un briefing sobre la historia de la base aérea y de material aeronáutico que actualmente está en servicio en el Ala 35: CN-235 y CN-295. Posteriormente se mostró uno de los aviones T-21 en los que pilotos del Ala le explicaron al ministro el manejo del avión, tras lo cual finalizó la visita, continuando la delegación ecuatoriana con la visita a la factoría EADS-CASA de Getafe.

CELEBRACION DE LA PATRONA DE AVIACION EN EL SHYCEA

El día 10 de diciembre, festividad de Nuestra Señora la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación, el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) lo celebró en el castillo de Villaviciosa de Odón, sede del Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Los actos fueron presididos por el general jefe del SHYCEA, general de División Bayardo José Abós Coto, al que acompañaban sus homólogos en el Ejército de Tierra y en la Armada, directores de los institutos de Historia y Cultura Militar y Naval, general de división Francisco Zorzo Ferrer y vicealmirante Teodoro de Leste Contreras respectivamente, de representantes de la Universidad Europea de Madrid, del Ayuntamiento de Villaviciosa y de otras autoridades civiles y militares, así como el personal del Servicio.

Los actos se iniciaron a las 12:00 horas con la celebración de la Santa Misa, seguida de la imposición de condecoraciones y de unas palabras del general Abós resumiendo la labor realizada durante el año, felicitando al personal condecorado y a todos los asistentes del Ejército del Aire. Seguidamente se sirvió una copa de vino español.

ANTONIO RODRIGUEZ VILLENA
Coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE LOS ALUMNOS DE CUERPOS COMUNES DE LA DEFENSA A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 14 de diciembre profesores y alumnos de la Academia General del Aire, pertenecientes éstos últimos a los Cuerpos Comunes de la Defensa, efectuaron una visita a la Base Aérea de Alcantarilla.

La visita se inicia con la bienvenida por parte del coronel jefe y la proyección de una película sobre las actividades que desarrollan las unidades estacionadas en dicha base aérea (EZAPAC y Escuela Militar de Paracaidismo).

A continuación pasaron a visitar las instalaciones, donde pudieron observar la actividad tan específica que se desarrolla. En particular el simulador de paracaidismo automático: caída y descenso.

La visita finalizó con una fotografía de recuerdo frente al monumento al Junker, comida de confraternización con el personal de la base e intercambio de detalles.

EXHIBICION DE LA PAPEA EN EL ESTADIO DE LA CONDOMINA

El 28 de diciembre, festividad de los Santos Inocentes, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire (PAPEA) efectuó la última exhibición de 2005. La oportunidad la daba el encuentro de fútbol entre las selecciones de Lituania y absoluta murciana en el estadio municipal de La Condomina.

Efectuados los lanzamientos desde un T.12B del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, contaron con el aliciente de realizarse a las 20:00 horas, ya de noche, y efectuar la toma de tierra en el césped del campo, lo que añade aún más dificultad, además de portar el balón con el que iba a jugarse el partido.

El colofón a la exhibición lo pusieron los últimos saltadores al llegar a tierra con las banderas desplegadas de España, Murcia y Lituania.

EL MAQUETISMO VUELVE A LOS PREMIOS EJÉRCITO DEL AIRE

Los Premios Ejército del Aire 2006 contemplarán, tras más de diez años de ausencia, la modalidad de modelismo en las categorías de maquetas y dioramas. Se convocan con el objetivo de dar a conocer y premiar una faceta del mundo aeronáutico que refleja a escala, escenas y aeronaves del Ejército del Aire. Cada modalidad estará dotada con un premio único de 3000 euros, con trofeo y/o placa, pudiendo presentarse trabajos tanto individuales como colectivos.

En el apartado de maquetas las aeronaves a reproducir deberán formar parte de la historia aeronáutica española, o estar, actualmente, de dotación en el Ejército del Aire. La escala será de 1/10 para monomotores o reactores y de 1/15 para polimotores. Para los aerostatos fuselados, la dimensión mayor será de un metro. Los aerostatos esféricos tendrán, como máximo, 50 centímetros de diámetro. Tendrán cabida también los aeromodelos que incorporen motor y vuelen con autonomía, ya sean reactores, globos (aerostatos) o a hélice.

Juan Carlos Ferrera

Maquetas del Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

En cuanto a los dioramas deberán representar escenas o episodios de la historia o la actualidad del Ejército del Aire. Estarán compuestas por, al menos, tres figuras de entre 25 y 60 milímetros, pudiendo incluir vehículos o aeronaves. Todo el conjunto deberá ir protegido por una vitrina cuyas dimensiones máximas serán de 250 por 500 milímetros de base y 500 milímetros de altura.

Estamos seguros de que esta modalidad de modelismo recuperada en los Premios atraerá el interés de las innumerables asociaciones de aeromodelismo y miniaturitas existentes en nuestro país y a las que se vayan interesando del extranjero, fomentará la cultura aeronáutica y contribuirá a estrechar los vínculos entre el Ejército del Aire y el resto de la sociedad. Para más información, se pueden consultar las bases de los premios en la página web www.ejercitodelaire.mde.es.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Suboficiales

Enrique Caballero Calderon
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

✦ QUEDA MUCHO POR HACER

En el pasado año se dio un importante paso en la solución de uno de los graves problemas que afectan a los suboficiales, las nuevas retribuciones económicas aprobadas compensaban en parte el largo periodo sin apenas incrementos y ponen a los militares en general, más cerca de una compensación económica acorde a las exigencias que tiene su carrera. Pero esperamos que esta medida no sea una cura de urgencia sino el primer paso para eliminar los vaivenes que hasta ahora han decidido los ingresos de este colectivo, convirtiéndose en algo constante que garantice una actualización regular en las compensaciones económicas.

La subida de sueldo de los militares ha sido aplicada a los complementos, por lo que no compensa en absoluto la importante perdida de emolumentos que se producirá cuando el suboficial pase a retiro, o sea cuando se jubile; porque no debemos de olvidar que los suboficiales ahora están ascendiendo al empleo de teniente nada más pasar a la reserva, algo que les permite cotizar con esta graduación hasta su pase a retiro y obtener una mejora en los emolumentos que percibirán cuando lleguen a esta situación, pero en unos pocos años esto no va a ocurrir, al no ascender a oficial los suboficiales que aún estando en la misma situación que sus compañeros quedaron fuera, por el corte temporal que realizó la Ley de 1989. Esta situación debería de tener solución con la futura Ley.

En la pasada Pascua Militar el ministro de Defensa explicaba los objetivos que tenía marcados para la transformación de las Fuerzas Armadas (FAS); en ella planteaba dos líneas principales, la condición de soldado y los estudios universitarios, como las dos grandes vías de acceso a la condición de militar y añadía que la combinación de estas con una única escala de oficiales, algo ya contemplado en la Ley del 12 de septiembre de 1932, cuando era ministro de la Guerra Manuel Azaña, permitirá que un soldado pueda llegar a general. Se renovará la estructura de cuerpos y escalas para que la competencia y la preparación sean determinantes y se valorará sobre todo el mérito y la capacidad. Además afirmó que Defensa impulsará una ley que regule el ejercicio de los derechos fundamentales de los militares.

Lo anteriormente expuesto es esperanzador pero despierta numerosos interrogantes y preocupaciones, las primeras espero que serán despejadas con el tiempo, a medida que se desarrolle la Nueva Ley de la Carrera Militar; con relación a las segundas, se acrecientan al ver cómo no se hace referencia a la solución de los problemas actuales, fruto de las últimas leyes de personal, que han originado un atasco en las escalas que demoran en exceso la promoción a los empleos superiores de las misma.

La elaboración de nuevas leyes despiertan siempre en los suboficiales unas expectativas que normalmente no se corresponden con los resultados que obtienen, por eso impera el dicho "de que otra vendrá que buena me hará", por esto en la elaboración de la nueva ley no sólo debe de tenerse en cuenta el futuro sino también el pasado, tomando medidas legislativas anteriores a su aprobación o haciendo que la futura ley dé solución a los problemas de sus antecesoras.

La preparación es planteada por el ministro, como uno de los factores determinantes para la carrera de los militares, algo en lo que casi todos los suboficiales estamos de acuerdo, porque hasta ahora se han preocupado en prepararse, en su tiempo libre y con cargo a sus ingresos; para que esto se lleve a cabo se necesita que la plantilla de personal de todas las unidades permita que los que quieran prepararse puedan hacerlo, algo que en la actualidad es bastante difícil porque el abundante trabajo existente impide que todos dispongan del tiempo necesario.

La formación universitaria no es la única, aunque sí la que hasta ahora ha sido más reconocida, pero no la más demandada, por eso no debe de caerse en el error de hacer de esta enseñanza el paladín de la formación, porque de todos es sabido que el tejido profesional cualificado se nutre también de otros tipos de profesiones que carecen de titulación universitaria, pero que son de una elevada formación y vitales para el funcionamiento de la sociedad en general y de los ejércitos en particular.

A parte de todas las intenciones expresadas para concretar los contenidos de la futura Ley, el suboficial necesita que se le delimite claramente las misiones que debe desempeñar, que se le reconozcan todas las titulaciones obtenidas, tanto en la vida civil las militares, como en la militar las civiles, que la falta de personal no condicione su formación y que tenga una carrera militar definida, clara y despejada, para que él tenga claro, que si cumple con lo que se le exige, puede optar a la promoción que le proporciona el ascenso, evitando que se vuelvan a dar situaciones como la actual.

A pesar de todo lo expresado anteriormente y de las insatisfactorias experiencias personales vividas con las leyes que han dirigido nuestra vida profesional, creo que debemos de tener esperanza en aquellos que les corresponde regular nuestro futuro, para que no se olviden de los posibles errores del pasado, algo que estoy seguro que no buscaron, y que aprovechen la oportunidad que les brinda la nueva ley, para corregir los problemas que han causado las anteriores, no olvidándose de los que toda nuestra vida laboral la hemos dedicado al servicio de esta nación.

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

Aérea enero 1926

Hace 80 años
Despedida

Madrid 11 febrero 1926

Con motivo de su ascenso a general de división, y cesar en su cargo de Jefe de la Sección de Aeronáutica, el general D. Jorge Soriano Escudero a través de la presente Orden, se ha despedido de los aviadores.

Durante ocho años he estado a vuestro lado y he contado siempre con vuestra ayuda y vuestro entusiasmo para procurar que la Aeronáutica militar española adquiera el desarrollo y la importancia que necesita para cumplir debidamente su misión en la defensa de la Patria.

Si algo puede mitigar el dolor de separarme de vosotros y dejar un cargo en el que tantas satisfacciones me habéis procurado, es el poder hacerlo esperando a este momento en que, terminado tan feliz y brillantemente el viaje a Buenos Aires de nuestro avión Plus Ultra, el mundo entero hace justicia a vuestro valor, vuestra abnegación y vuestra pericia y eleva a tan gran altura el nombre y crédito de la Aeronáutica militar española.

Al deciros adiós, seguro de que continuaréis como hasta aquí, forjando un glorioso nombre para esa Aeronáutica a la que hicisteis ofrenda de vuestras vidas, os abraza a todos con verdadero afecto y gratitud vuestro general Soriano.

Hace 80 años
Plus Ultra

Palos de Moguer 22 enero 1926

Tras oír misa y comulgar ante el altar de Nuestra Señora de los Milagros, en medio del repicar de campanas, el ulular de las sirenas de los barcos y las frenéticas ovaciones del publico, Ramón Franco y sus compañeros, a bordo de una modesta lancha, se dirigen al *Plus Ultra*. Minutos después emprenderían el vuelo rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, primera etapa del ambicioso *Raid* a Buenos Aires.

Hace 75 años
Aventura

Sevilla 3 enero 1931

A bordo del trimotor Junkers que pilotaba en capitán Gallego, procedente de Canarias ¡al fin! llegaron a Tablada los capitanes Quintana y Elviro, quienes han vivido una sucesión de aventuras. Como ya saben nuestros lectores, cuando el pasado 10 de diciembre, a bordo de un R-III junto al mecánico Ramos, volaban de Cabo Juby a Río de Oro, al no llegar a su destino, e ignorarse su pa-

Hace 50 años
I.R.A.N

Getafe 9 febrero 1956

El pasado agosto, Construcciones Aeronáuticas S.A. CASA y la USAF firmaban un contrato para la revisión IRAN de los F-86 que la Fuerza Aérea estadounidense estaba entregando al Ejército del Aire español; iniciada en octubre con el concurso de nueve especialistas norteamericanos, capitaneados por Mr Hansen, hoy con el capitán Linden Kelly a los mandos, ha volado el primer avión. Al ritmo actual, se espera que dentro del presente año se entreguen los cuarenta aviones iniciales.

En la fotografía, el citado piloto, acompañado del veterano probador de CASA Ernesto Nienhuisen.

radero, se les dio por perdidos. Según nos han contado: *la obstrucción de la tubería de aceite, produjo una importante avería que nos obligó a aterrizar en las cercanías de una playa. Enseguida, montando un camello, apareció un moro armado y cuando recelosos nos temimos un secuestro, afectuoso tomó los equipajes pidiéndonos que le siguiéramos. Después de andar dos horas y media hacia el interior, llegamos a la cábila y jaima de su familia, donde comimos y descansamos. Al día siguiente, de madrugada, marchamos al avión, del que retiramos los paracaídas, y algunos instrumentos. Los tripulantes del velero "Guayarmina" que habían visto el aterrizaje, muy suspicaces acudieron a buscarnos y no sin esfuerzo, dado lo alborotado del mar, pudimos embarcar, y tras cuatro noches y cinco días, rendir viaje a Las Palmas.* Lógicamente, están muy reconocidos a los tripulantes que, renunciando a la pesca, que es su medio de vida, los recogieron y trasladaron.

Pero no acabaron aquí los contratiempos, ya que el Junkers que los recogió, el pasado día 22 en Las Palmas, al salir de Cabo Juby hubo de aterrizar por emergencia en Anglu cerca de Tiznit (zona francesa) localidad esta, donde han pasado las Navidades hasta que se ha reparado el avión.

Hace 50 años
Película

Madrid 9 enero 1956

En el cine Gran Vía, con el absoluto beneplácito de los espectadores, se ha estrenado la película *Recluta con niño*. Dirigida por Pedro L.Ramírez, con José Luis Ozores, Encarnita Fuentes, Manolo Morán, Julia Caba Alba y el niño Miguelito Gil. Trata de las andanzas de un muchacho de pueblo, huérfano con un hermanito al que no puede abandonar, incluso al incorporarse para prestar el servicio militar en el Ejército del Aire. Amable, ligera y divertida, el espectador ríe de la mejor gana con las escenas cómicas, emocionándose con las sentimentales. Excelentes las interpretaciones de Ozores en el papel de recluta y Morán en el de sargento; Miguelito por su parte, ha sido un afortunado hallazgo. Rodada en la base aérea de Getafe, en tierra pueden verse *Junkers*, DC-3, Heinkel 111, HM, Bücker, I-11B, T-6 y buenas escenas de una Stinson *Voyager* protagonizando –por exigencia del guión– el más puro *"cebolleo"*.

Nota de El Vigía: Para el lector curioso, diremos que los interpretes reales de los vuelos fueron: el capitán Isidoro Martínez y el teniente José Enrique *"Pepín"* Juste Marzo.

Hace 50 años
Agradecimiento

Madrid 10 febrero 1956

El Ministerio del Aire, ante la imposibilidad de manifestar individualmente su gratitud por el esfuerzo y abnegación acreditada a los millares de personas –civiles y militares– que han intervenido en la búsqueda y recogida de las víctimas del avión estafeta militar Valladolid-Zaragoza, siniestrado el pasado día 1, recurre a la Prensa para que, por su mediación, llegue a todos el agradecimiento del Ejército del Aire y de la Nación a que se han hecho acreedores. por su ejemplar conducta, prestando su entusiástico apoyo y esfuerzo en condiciones de extremada dificultad e incle-

Hace 65 años
Agresión

Tetuán 5 febrero 1941

Cuando el Junkers Ju-52 (22-48) de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del E.M, que procedente de Ifni se dirigía a Tetuán; a unos 30 Km de la costa, a la altura de Casablanca, sorprendentemente ha sido interceptado por cazas franceses que, sin mediar aviso, han disparado una ráfaga sobre él. Como consecuencia del ataque, resultaba mortalmente herido el cabo mecánico Pablo Acha Fenes, quien fallecía en brazos del comandante Enrique Cárdenas quien, como 2º acompañaba al comandante Isidoro López de Haro.

La conmoción en esta ciudad, ha sido enorme y cerrado el comercio en señal de duelo, el vecindario se ha echado a la calle, en protesta por tan cobarde agresión.

Nota de El Vigía: En recuerdo y homenaje al infortunado y competente mecánico, quien durante la guerra había servido en la Escuadra de Caza Morato, aquel *Junkers* recibió su nombre.

Hace 75 años
Retorno

Lisboa 2 enero 1931

En el rápido procedente de Madrid, han llegado a esta varios oficiales de la Aviación Española, entre los que hemos podido saludar a los capitanes Lacalle, Ruiz Casaux y teniente Vela de Almazán, quienes vienen a hacerse cargo de los aparatos en los que, tras el fracasado intento de levantamiento del 15 de diciembre pasado, se fugaron de Cuatro Vientos el comandante Franco y sus compañeros. Recibidos en la estación por el Agregado militar de la Embajada, mañana harán su presentación en la Dirección de Aeronáutica.

Independientemente del avión de Franco que, por sufrir algunas averías, será remitido por ferrocarril, los demás partirán de inmediato.

Hace 75 años
Ánimos encendidos

Madrid 12 enero 1931

Si ya el pasado día 9, el comandante Ramón Franco fue dado de baja del círculo aristocrático La Gran Peña, del cual era socio honorario; hoy, en medio de una borrascosa reunión celebrada en el Aero Club, ante la propuesta de expulsión de la sociedad de los comandantes Franco, Hidalgo de Cisneros y Pastor, y capitán Rexach, participantes en la sublevación de Cuatro Vientos, se efectuó una votación, acordándose por 163 votos contra 71, llevarla a cabo. Al conocerse el resultado, se han excitado los ánimos, provocándose violentas discusiones.

Hace 50 años
Adelantados

Neubiberg (Alemania) 9 enero 1956

Los diecinueve pilotos y veintiséis especialistas del Ejército del Aire español, que al mando del comandante Alfonso García Rodriguez-Carracido llegaron a esta base, han comenzado el curso de familiarización con el Fairchild C-119, conocido popularmente como *Packet (Paquebote)* nombre de su versión inicial. Como ya es sabido, el tan peculiar bimotor de doble fuselaje, cuya eficacia demostró con creces en la guerra de Corea, sustituirá a los veteranos *Junkers*, que aún soportan en España el peso del transporte aéreo.

mencia, a la humanitaria labor del salvamento infructuoso de nuestros infortunados aviadores.

Nota de El Vigía: El accidente, protagonizado por el *Junkers* T.2B-215 del Ala nº 35, tuvo lugar en Peñalva de la Sierra (Guadalajara) y en el perdieron la vida los capitanes Escat y Amat, el brigada de complemento (SV) Pérez Castro, el sargento radio Navarro, el cabo 2º Cerezo, el ayudante radio San Juan y el soldado 1º Martín. Lo inaccesible del terreno y las pésimas condiciones meteorológicas, demoraron durante seis días su localización.

Hace 40 años
Uniformidad

Madrid 11 enero 1966

A fin de satisfacer las peticiones de las unidades de cooperación aeronaval, y en general de todas las tripulaciones que deben de volar sobre el mar, al objeto de facilitar su localización en caso de caída en el; por O.M. de fecha de hoy, se dispone la implantación de un nuevo traje de vuelo más resistente y de color naranja.

Nota de El Vigía: Los capitanes José Rodríguez Martín-Arroyo (derecha) y Andrés de la Fuente Blanco, aún con los zahones encima, nos muestran en 1978 el traje de vuelo o "mono" a que se hace referencia.

Hace 65 años
Fin

1 febrero 1941

El Jefe del Estado Mayor del Aire ha dispuesto que, dada la escasez de material del 16 Regimiento asentado en Valladolid-Villanubla y la dificultad de adquirir repuesto de un tipo de avión de escaso interés que militar, se disuelva la referida Unidad, que deja de formar parte de la 5ª Región.

Sus aviones Savoia 81, se destinan a la Academia de Aviación, para lo que se ha dado orden al Jefe de la 5ª Región Aérea, a fin de que, por pilotos de la Unidad, sean trasladados al aeródromo de León para su entrega a la citada Academia.

Hace 65 años
Ciclón

Valladolid 16 febrero 1941

El violento ciclón que ha azotado la mitad norte de la Península y que provocó un voraz incendio en Santander, también se dejó sentir en nuestros aeródromos. En Valladolid Villanubla se derrumbó un hangar, destruyendo la casi totalidad de los Savoia SM-81 que habían constituido el 16 Regimiento. Asimismo, en Matacán averió diversos aviones de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad, alguno de los cuales, aún anclado con bidones, llegó a elevarse del suelo.

Hace 45 años
Desaparecidos

Palma de Mallorca 22 enero 1961

A las 18,30 horas, del pasado día 17, ya anochecido, un Heinkel He-111 procedente de Albacete, a 19 minutos de su arribo a la base aérea de Son San Juan, solicitaba y le era autorizado, el descenso. A partir de dicha comunicación, el silencio más absoluto. El operativo de búsqueda, con medios aéreos y navales, puesto en marcha tan pronto clareó el día siguiente y febrilmente activo hasta hoy, ha resultado infructuoso. Pronto se hizo publico, que el avión, perteneciente a la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Baleares, lo pilotaba el jefe de EM de dicha demarcación territorial, teniente coronel Ignacio Ansaldo Vejarano, junto al capitán 2º piloto Julio Pinós, el brigada mecánico Albino Carnicero y el sargento radio Pedro Collado.

Hoy al abandonar la búsqueda, al tiempo que el *pater* de la base rezaba un responso, desde un Dornier 24 de Pollensa, se ha arrojado frente a la bahía de Palma, una corona de flores.

Hace 30 años
Cisternas

Zaragoza 31 enero 1976

Como ya es sabido, el pasado día 15, pilotado por el teniente coronel José García Matres, llegó el TK.10-05 o primer *Hércules* cisterna; trece días después, el comandante Carlos Idígoras traía el TK.10-06 y hoy el comandante José María Paternina ha llegado con el TK.10-07. Se trata de *Hércules* con capacidad de reabastecimiento en vuelo; para ello debajo de cada plano van provistos de los *Pod* de repostaje que albergan una manguera de 30 m acabada en la cesta de 1 m de diámetro.

Nota de El Vigía: Habiendo sido el capitán Rafael Clemente Esquerdo, piloto del 301 Escuadrón –luego Ala 31– el feliz creador del elefante rosa que popularizó a su Unidad, también fue él quien, al agruparse los cisternas en el 312 Escuadrón, transformando la trompa del elefante en manguera, lo convirtió en gasolinero, añadiendo un toque regional, al cubrir su cabeza con el tan baturro cachirulo.

Hace 35 años
Galardón

Madrid enero 1971

Por segundo año consecutivo el 104 Escuadrón y sus C.8 *Starfighter*, han sido distinguidos como la Unidad y avión más seguros. En el *Boletín de Seguridad en Vuelo* (E.M. del Mando de la Defensa Aérea) junto a su felicitación, leemos: *Mucho nos complace hacerlo, máxime teniendo en cuenta la no muy buena fama de este avión en otros países. Pero como nosotros no creemos en la "suerte loca", estamos seguros de que hay sobrados motivos para que este avión se haya revelado en nuestra Defensa Aérea como un avión seguro.*

Hace 50 años
Salvamento

Madrid 16 enero 1956

En cumplimiento de lo que determina el articulo 11 del Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se creó el SAR, se ha dispuesto lo siguiente: Se organiza la Jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento, que estará constituida por el jefe del Servicio, el segundo jefe, la Sección de Operaciones e Información, la Sección de Material y la Secretaría.

Se crean los Centros Coordinadores de Salvamento de Madrid, Baleares con cabecera en Palma de Mallorca, Sevilla y Canarias con cabecera en Las Palmas, los cuales organizarán y dirigirán las operaciones de búsqueda y salvamento, dentro de los límites de sus respectivas regiones de información de vuelo.

Combat SAR: Options & Equipment

Paolo Quaranta
Military Technology. Vol XXIX. Issue 11. November 2005.

Las operaciones encaminadas fundamentalmente a la recuperación de tripulaciones que han sido abatidas y se encuentran en territorio hostil, denominadas CSAR (Combat Search and Rescue), están adquiriendo cada vez mayor importancia en la mayoría de las fuerzas armadas; aparte de la importancia humana por la recuperación de este personal, el impacto moral sobre el resto del personal incrementa la trascendencia de este tipo de operaciones.

En el artículo se hace una pequeña historia del comienzo de este tipo de operaciones, iniciadas durante la Segunda Guerra Mundial, pero plenamente consolidadas durante la guerra de Korea (con alrededor de 1000 rescates), utilizándose helicópteros Kaman HH-43B y HH-3E, y empezando ya a requerir equipos y tripulaciones especialmente entradas para este tipo de operaciones.

Los medios empleados actualmente necesitan una aviónica cada vez más sofisticada, y que incluya los últimos avances tecnológicos, apoyo de las secciones de inteligencia, posibilidad de operar en ambientes hostiles, etc., y al mismo tiempo las tripulaciones deben de estar equipadas con radios y localizadores de última generación.

◇◇◇

Invasion England/On the train

Craig Hoyle/Graham Warwick
Flight International. No 5013 Vol 168. 29 november-5 december 2005.

La importancia de la formación que las tripulaciones adquieren mediante el uso de los simuladores queda reflejada a lo largo de estos dos artículos, que son completados con una guía prácticamente completa de los simuladores militares actualmente operativos en todo el mundo, en la que se especifica entre otras características, su ubicación y el sistema de armas que apoyan. La posibilidad que ofrecen los simuladores actuales, de ambientarse prácticamente en cualquier situación y escenario, los están haciendo indispensables en la formación de las tripulaciones, ahorrándose horas de vuelo y sobre todo situaciones de riesgo, lo que hace que la seguridad en vuelo se vea incrementada ostensiblemente.

El primero de los artículos, está centrado en las posibilidades del complejo que la fuerza aérea británica tiene en Benson, con seis simuladores configurados para el Chinook HC2, el Merlin HC3 y el CH-47SD de la fuerza aérea holandesa, las tripulaciones se preparan, entre otras misiones, para ambientarse en los teatros de operaciones de Iraq y Afganistán.

El segundo de los artículos, se centra en el programa de simulación del JSF (Joint Strike Fighter), que forma parte del propio sistema de armas.

◇◇◇

Partner power

Alon Ben-David
Jane´s Defence Weekly. Vol 42 Issue 47. 23 november 2005.

El artículo está centrado en analizar el éxito que tienen las industrias de defensa israelitas en el mercado mundial, y sobre todo el proceso que les ha llevado a ello, estableciendo una serie de alianzas estratégicas con otros países, teniendo como meta final que no se puede abarcar una gama muy amplia de sistemas de armas cada vez más complejos, y por ello solo hay que competir en determinadas áreas y cooperar en las restantes.

Las tres grandes empresas de ámbito estatal son IAI (Israel Aircraft Industries), IMI y Rafael, todas ellas se centran en proporcionar, dentro de sus posibilidades, los sistemas de armas que requieren las IDF (Israel Defence Force), exportando actualmente cerca del 70% de su producción. Para llegar a los niveles actuales de aceptación de sus productos, a lo largo de los años la producción de determinados sistemas, se han debido de adaptar a los requerimientos actuales y sobre todo a las necesidades operativas que las fuerzas armadas necesitaran en un futuro

Su casi permanente estado de conflicto, también sirve de campo de experimentación de determinados sistemas, pero sobre todo sus relaciones con el gigante americano contribuyen a que parte de su producción sea introducida en los mercados con mayor facilidad.

◇◇◇

Paths to Air Dominante

John A. Tirpak
AIR FORCE Magazine. Vol 88 No 11. November 2005.

Aunque para el público en general en las operaciones que se desarrollan tanto en Iraq como en Afganistán, las fuerzas terrestres parece que llevan el peso de las operaciones, detrás de ellas y siendo clave en el éxito de las misiones está la fuerza aérea, que sigue siendo indispensable en el desarrollo de todas las operaciones.

La modernización de la fuerza aérea de los Estados Unidos, no es sólo una necesidad estratégica sino que va unida a otra serie de factores, que se van analizando en el artículo, el cual se centra en los nuevos sistemas de armas que serán la columna vertebral de la USAF en muy pocos años.

Las nuevas tecnologías aplicadas a los dos programas estrellas, el F/A-22 Raptor y el F-35, incrementarán ostensiblemente sus capacidades operativas, de tal forma que se espera que con 381 Raptor se puedan reemplazar a prácticamente 880 cazas actualmente en servicio (preferentemente F-15, F-117 y F-16).

Por otro lado la combinación del F/A-22 con el F-35, se espera que sea cinco veces más eficaz que la combinación de medios actualmente en servicio, pudiendo destruir el mismo número de objetivos con un 50% o 70% menos de aeronaves.

◇◇◇

El Programa Mercury

Roberto Pla
Teniente coronel de Aviación

http://www.aire.org/
pla@aire.org

Yo vine al mundo con la era espacial en 1958. Aunque tengo que reconocer que mis primeros recuerdos conscientes del programa espacial corresponden al proyecto Geminis, la aureola de pioneros de los astronautas del proyecto Mercurio y sus imágenes en los cromos tuvieron un peso decisivo en lo que sería mi vocación. Porque en realidad lo de ser militar de aviación es algo que llegó mucho después, como una consecuencia resignada a la dificultad de realizar mi auténtica vocación que no era otra que la de astronauta.

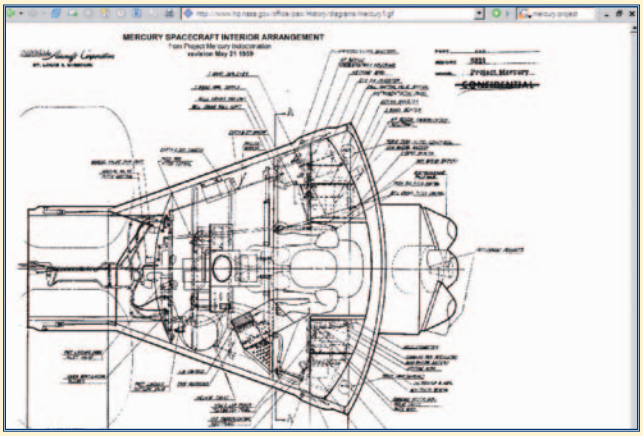
Sonrientes en sus trajes metalizados, con el casco en la mano o bajo el brazo aquellos súper-héroes eran reales y con sus naves espaciales exploraban, en nuestra mente infantil, no ya los límites del planeta donde habitábamos sino los mismos confines del universo. La importancia que adquiría el programa espacial no consistía en la distancia a la que las naves llegaban, sino las barreras que derribaban.

Como diría años más tarde otro famoso astronauta y personaje de ficción, Buzz Light Year, los astronautas y sus hazañas proyectaban nuestra imaginación "hacia el infinito y mucho más".

El proyecto Mercury fue el primero de los tres proyectos americanos destinados a poner un hombre en la Luna. Fue llevado a cabo entre los años 1958 y 1963 y tenía como fin, además de poner por primera vez a un americano en órbita terrestre, estudiar la capacidad y reacciones humanas en la ingravidez de un vuelo espacial y desarrollar la capacidad de enviar a un hombre al espacio y recuperarlo con vida

El programa constó de un total de nueve vuelos, de los que seis fueron

http://www.pao.ksc.nasa.gov/kscpao/history/mercury/mercury.htm
El Proyecto Mercurio. Su historia en la página de la NASA



http://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/diagrams/mercury.html
Dibujos y diagramas técnicos del Proyecto Mercury. NASA

http://www.step.es/personales/jms/aaa/mercury.htm
Pagina personal de J.M. Salas

http://www.thespaceplace.com/Mercury.html The Ultimate Space Place, contiene numerosos datos sobre la exploracion espacial

http://www.galacticvoyager.com/
Galactic Voyager. Un paraiso para los coleccionistas de parches.

http://www.astromia.com/astronomia/proyectomercury.htm
AstroMia

tripulados. Anteriormente a los vuelos tripulados, se hicieron una serie de lanzamientos de prueba, el primero de ellos en enero de 1961 desde la base de Holloman, tripulado por HAM, un pequeño chimpancé que equipado con traje de nylon y un casco amarillo, fue ubicado en el interior de la cabina.

Muchos de los aspectos del proyecto fueron determinados por la presión que la llamada carrera espacial ejercía sobre la opinión pública. Estados Unidos no podía permitir que la Unión Soviética les adelantase en la conquista del Espacio, sin embargo fué un artefacto soviético el Sputnik el primer satélite artificial lanzado el 4 de octubre de 1957 desde cosmódromo de Baikonur. Un año y tres días después nacería el proyecto Mercurio.

La selección de los aspirantes se realizó entre un grupo de más de cien pilotos militares elegidos entre aquellos que tenían una mayor experiencia y a los que se sometió a una serie de intensivas pruebas médicas. Finalmente resultaron seleccionados siete hombres: Scott Carpenter, Gordon Cooper, John Glenn, Virgil I. Grissom, Alan B. Shephard, Walter Schirra y Deke Slayton quien sin embargo sería apartado del proyecto debido a un problema cardiaco.

En 1961 los rusos proporcionaron un nuevo varapalo al orgullo estadounidense, al poner en órbita al primer ser humano, el cosmonauta Yuri Gagarin, a una órbita entre los 181 y los 327 kilómetros de altitud durante 108 minutos. La respuesta norteamericana será el vuelo de Alan Shephard quien realiza un vuelo suborbital de apenas 15 minutos y en el que no llega a alcanzar ni los 100 Km. de altura.

El tercero de los vuelos tripulados fue realizado por Jonh Gleen, siendo el primer americano en realizar un vuelo orbital, el 20 de febrero de 1962, cuando a bordo de la cápsula "Friendship 7" dio tres vueltas a la Tierra.

En la red no es dificil encontrar informacion sobre este tema y aunque las páginas en español son bastante completas, la profusión de páginas en inglés da una idea de la importancia que Norteamérica concede a este periodo de su historia reciente y a su valor como símbolo. Las páginas de la NASA disponen de un auténtico alud de informacion en la web del Kennedy Space Center de Florida. Práctica, sencilla y bien diseñada.

Galactic Voyager es una tienda para coleccionistas donde pueden conseguirse todos los parches de misión del proyecto Mercurio por menos de doce dólares. ¿Quien puede resistirse?

En 1979 el periodista y escritor norteamericano Tom Wolfe publicó el libro 'The Right Stuff' que se publicó en español como 'Lo que hay que tener' y que años más tarde sería llevada al cine como 'Elegidos para la gloria'. La película dirigida por Philip Kaufman es una versión algo reducida y limitada del libro aunque no cabe duda de que se trata de un film que todo amante de la aviación debería de ver,... varias veces incluso. La relación de protagonistas y otros detalles pueden encontrarse en la 'Internet Movie Database' una extensa base de datos sobre cine.

Cuando terminó el proyecto, se habían conseguido muchos conocimientos básicos para seguir adelante con el siguiente proyecto: Gemini, pero aún quedaban unos años para que mi madre me despertase una noche para ver en la televisión, en blanco y negro dar al hombre los primeros pasos sobre la Luna. Pero esa es, sin duda, otra historia. ■

OTROS ENLACES

http://es.wikipedia.org/wiki/Proyecto_Mercury
Wikipedia

http://www.laflecha.net/canales/ciencia/200410113/
Max Faget

http://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/SP-4201/toc.htm
Historia del proyecto

http://www.imdb.com/title/tt0086197/
The Right Stuff

http://www.xe1rcs.org.mx/colabora/mercury.html
John H. Glenn Jr.

http://space.about.com/od/spaceexplorationhistory/a/projectmercury.htm
About

http://www.lukor.com/ciencia/conquista_cosmos_carrera.htm
Lukor-Ciencia

¿sabías que...?

• ha sido aprobada la Ley Orgánica de la Defensa Nacional?
Los cambios experimentados desde la promulgación de la Ley Orgánica sobre criterios básicos de la Defensa Nacional, de 1980 modificada parcialmente en 1984, en el marco internacional y en la propia sociedad española, el nuevo reclutamiento de nuestros Ejércitos, la desaparición del servicio militar obligatorio y la implantación de un modelo de Fuerzas Armadas profesionales, reclaman una legislación orgánica de la Defensa adaptada a ellos. (Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre. BOD núm. 227, de 22 de noviembre de 2005).

• ha sido modificada la Orden DEF/3537/2003, de 10 de diciembre, por la que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos?
Se trata de que el Estado Mayor de la Armada cuente con una División de Sistemas de Información y Telecomunicaciones, dada la estrecha relación que existe en la Armada entre estos sistemas y las funciones de planeamiento que se realizan en su Estado Mayor. (Orden DEF/3229/2005, de 10 de octubre. BOD núm. 207, de 24 de octubre de 2005).

• ha sido creada la Misión Diplomática Permanente de España en Afganistán? (Real Decreto 1457/2005, de 2 de diciembre. BOE núm. 229, de 15 de diciembre de 2005).

• ha sido regulada la Comisión Interministerial de Cooperación Internacional? (Real Decreto 1412/2005, de 25 de noviembre. BOE núm. 303, de 20 de diciembre de 2005).

• la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores ha dado normas relativas a la ordenación de la Administración del Estado en materia de tratados internacionales? (BOE núm. 248, de 17 de octubre de 2005).

• han sido ampliadas las zonas de los escalafones para las evaluaciones para el ascenso al empleo superior, determinadas en la Orden Ministerial 76/2005, de 16 de mayo?
En el Ejército del Aire afecta al Cuerpo de Intendencia, Escala Superior de Oficiales, en el empleo de capitán, desde el número 30551 hasta el 30558, y en el Cuerpo de Especialistas, Escala de Suboficiales, se incluye al número 64529 en el empleo de sargento primero. (OM 182/2005, de 25 de noviembre. BOD núm. 233, de 330 de noviembre de 2005).

• ha sido modificado el Real Decreto 991/2000, que desarrolla la Ley 26/1999 de medidas de apoyo a la movilidad geográfica de las Fuerzas Armadas?
Se avanza en el tratamiento del personal militar que, procedente de determinadas situaciones administrativas, se incorpora a la de servicio activo, o que está en la de servicio activo y pasa a una distinta pero con reserva de destino por un plazo determinado, se racionaliza el régimen de las viviendas militares no enajenables vinculadas a cargo, dado que su funcionalidad puede ser cubierta por los pabellones de cargo, y, finalmente, se establecen determinadas reglas relativas a la consideración de destinos a efectos del reconocimiento de compensación económica y adjudicación de vivienda militar. (Real Decreto 1418/2005, de 20 de noviembre. BOD núm. 239, de 12 de diciembre de 2005).

• una Instrucción del jefe del EM del Ejército del Aire suprime la Sección Económico-Administrativa del Ala 46 y traspasa sus funciones a la Sección Económico Administrativa del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias?
Este proceso de unificación de las Secciones Económico Administrativas de determinadas unidades, centros y organismos del E.A. pretende conseguir un mejor aprovechamiento del personal, especialmente del perteneciente al Cuerpo de Intendencia. (Instrucción núm. 185/2005, de 28 de noviembre. BOD núm. 244, de 19 de diciembre de 2005).

• han sido delegadas en el jefe del Estado Mayor de la Defensa las competencias en relación con la aprobación de la concesión de la Medalla OTAN? (Orden DEF/3775/2005, de 24 de noviembre. BOD núm. 239, de 12 de diciembre de 2005).

• se ha hecho público el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se revisa el importe de las dietas en territorio nacional?
Las cuantías (en euros) serán las siguientes:
Grupo 1: por alojamiento, 102,56; por manutención, 53,34; dieta entera, 155,90.
Grupo 2: por alojamiento, 65,97; por manutención, 37,40; dieta entera, 103,37.
Grupo 3: por alojamiento, 48,92; por manutención, 28,21; dieta entera, 77,13.
(Resolución de 2 de diciembre de 2005 de la Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos. BOD núm. 239, de 12 de diciembre de 2005).

¿sabías que...?

• se ha dado publicidad al Acuerdo de Encomienda de Gestión a las Delegaciones y Subdelegaciones de Defensa?
Este Acuerdo ha sido suscrito entre el Mando de Personal del Ejército de Tierra y la Vicesecretaría General Técnica, y dispone que en cada Delegación y Subdelegación de Defensa se llevará a cabo la gestión de personal en servicio activo pendiente de asignación de destino del Ejército de Tierra con residencia en el ámbito territorial de su competencia. (Resolución núm. 183/2005, de 18 de noviembre del subsecretario de Defensa. BOD núm. 237, de 7 de diciembre de 2005).

• la Dirección General de Aviación Civil ha autorizado la puesta en funcionamiento de la Pista para Contingencias del Aeropuerto de Menorca? (Resolución de 21 de diciembre de 2005. BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 2005).

• se ha establecido el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil? (Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre. BOE núm. 279,, de 22 de noviembre de 2005).

• ha sido modificado el anexo de la Orden Ministerial 73/205, de 11 de mayo, por la que se determina la implantación territorial y la utilización conjunta de los Establecimientos Disciplinarios Militares?
En la nueva redacción se establece, entre los EDMs peninsulares, en el Aeródromo Militar de León el Establecimiento Disciplinario Militar Norte. (Resolución 175/2005, de 10 de noviembre, del subsecretario de Defensa. BOD núm. 225, de 18 de noviembre de 2005).

• ha sido publicada la convocatoria de los Premios "Ejército del Aire 2006"?
Se convocan en las siguientes modalidades:
—Pintura: primer premio: 6.000 euros y trofeo; segundo premio: 4.500 euros y placa.
—Aula Escolar Aérea: un único premio, con trofeo y placa.
—Modelismo: premio de 3.000 euros y trofeo para maquetismo y otro de 3.000 euros y placa para dioramas.
Los trabajos se entregarán en la Oficina de Relaciones Sociales y Comunicación del Ejército del Aire hasta el 21 de abril de 2006. (Resolución 701/38348/2005, de 7 de noviembre de la jefatura del EM del Ejército del Aire. BOD núm. 233, de 30 de noviembre de 2005).

• el ISFAS ha regulado los precios públicos de los servicios prestados en sus centros residenciales para la tercera edad?
En la Residencia "Jorge Juan", de Alicante, oscilan entre 29,60 y 35,60 euros/día para dos personas y entre 20,60 y 26,50 euros/día para una persona.
En el Complejo Residencial "Ciudad Patricia", de Benidorm, entre 278 euros y 493 euros en temporada alta y entre 188 euros y 317 euros en temporadas baja/media. (Instrucción núm. 162/2005, de 18 de octubre. BOD núm. 206, de 21 de octubre de 2005).

• una Resolución de la Gerencia del ISFAS actualiza la regularización de la asistencia sanitaria de gestión directa?
Se refiere al límite máximo de las prestaciones sanitarias directas baremadas en ayudas para hospitalización psiquiátrica, tratamientos de psicoterapia y para diabéticos. (BOD núm. 244, de 19 de diciembre de 2005).

• la Gerencia del ISFAS convocó el pasado mes de noviembre, la presentación de solicitudes por entidades de seguro para suscribir concierto para la asistencia sanitaria de beneficiarios del mismo durante el año 2006, con previsión de prórrogas para los años 2007 y 2008? (Resolución 4BO/38242/2005, de 8 de noviembre. BOD núm. 226, de 21 de noviembre de 2005).

• la Resolución 4CO/38743/2005, de 10 de noviembre, del subsecretario de Defensa, aprueba la Carta de Servicios Electrónicos del Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas?
Podrá accederse a la Carta de Servicios a través de las siguientes direcciones: «www.mde.es» o «www.administracion.es».
Asimismo, el texto impreso de la citada Carta de Servicios estará disponible en dicho organismo, en las oficinas de información al público del Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas, Servicio de Información Administrativa del Ministerio de Defensa y en las Áreas de Vivienda de las Delegaciones de Defensa. (BOD núm. 230, de 25 de noviembre de 2005).

• ha sido revisado el importe de la indemnización por uso de vehículo particular por razón de servicio?
Queda fijado en 0,19 euros por kilómetro recorrido por el uso de automóviles y en 0,078 euros por el de motocicletas. (Orden EHA/3770/2005, de 1 de diciembre, del Ministerio de Economía y Hacienda. BOD núm. 239, de 12 de diciembre de 2005).

Bibliografía

LA FIEL INFANTERÍA. Rafael García Serrano. Dirección Editorial de Rafael Ibáñez Hernández. Volumen de 265 páginas de 14x22 cm. Colección Post nubila. Publicada por Editorial Actas SL. C/ Isla Alegranza, 3. Polígono Industrial Norte. 28709 San Sebastián de los Reyes. Madrid.

Han pasado más de sesenta años desde que se publicó la primera edición de esta novela, aunque al final de los años cincuenta fue llevada, con bastante éxito, al cine. Por estar su autor identificado con el bando vencedor de la Guerra Civil 1936/39, a pesar de los grandes méritos literarios que contiene, ha sido olvidada por la crítica y la prensa especializada actual. Seguramente, cuando pasen unos años, volverá a tener la consideración que merece. Su trama trae a la mente acciones guerreras de una época y una épica que ya van quedando bastante lejanas, y que no desearíamos que volvieran. Sin embargo es probable que tengamos la suficiente distancia intelectual para poder ser neutrales y disfrutar de un relato que tiene una gran calidad literaria y dramatismo. En el volumen se describe aquella juventud que se encuadró en el Ejercito Nacional para luchar contra la República, dando muestras de unas enormes dosis de idealismo, valor y heroísmo, aunque a veces también de miserias a ras de suelo. Con gran maestría el autor nos describe como pensaban y actuaban, como luchaban y también como morían. Se suceden marchas, despliegues, trincheras y asaltos, desde la Sierra de Madrid o el Frente Norte, hasta los últimos combates. También el paso de estos jóvenes por la Academia de Alféreces Provisionales y su actuación como tales. Por otra parte la Dirección editorial complementa muy bien esta excelente obra.

LA GUERRA DEL TERROR. Miguel Gómez. Opúsculo de 50 páginas de 19x26 cm. Colección Guerreros Históricos (Historical Warriors), nº 2. Publicado por Andrea Press. C/ Talleres, 21. Polígono Industrial de Alpedrete. 28430 Alpedrete. Madrid.

Esta forma de guerra, si se puede llamar así, se ha puesto muy de actualidad en el mundo, en las postrimerías del siglo pasado, aunque para nosotros los

españoles ha estado presente desde el final de los años cincuenta. En estos últimos años, desde los gravísimos atentados terroristas del 11-S en Estados Unidos, cuando se habla de terroristas, en casi todo el mundo se piensa en los fanáticos islamistas. Por eso este fascículo está especialmente dedicado al mundo del terrorismo árabe, aunque también se hace una referencia a otros como el IRA o la ETA. La sorpresa la puede encontrar el lector cuando comprueba que esta publicación, que está dirigida especialmente a los aficionados a construir miniaturas de soldados, profundiza en el conocimiento de los orígenes, aparentes causas, grupos, organización o líderes de este desquiciado mundo extremista. Los dibujos, grabados y fotografías, de gran calidad, acompañan a un texto muy bien construido.

CATÁLOGO DE PINTURAS DEL MUSEO NAVAL. TOMO VII, OBRAS EXISTENTES EN LA ZONA MARÍTIMA DEL CANTÁBRICO. Fernando González de Canales. Volumen de 341 páginas de 21,5x29,6 cm. Publica la Armada Española. Edita el Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Diciembre de 2004.

Esta obra contiene la reproducción muy cuidada de todas las obras pictóricas que han podido ser catalogadas en las instalaciones navales de la Zona Marítima cantábrica. En cada una de las excelentes fotografías de los cuadros se incluyen datos de los mismos, tales como su autor, fecha o época de realización, características pictóricas, dimensiones o cualquier otro que pueda resultar interesante. Se ilustran también con reseñas que describen los personajes y sus posiciones o actitudes, el buque o las acciones y batallas navales, o cualquiera que sea el motivo que se plasma en el cuadro. El catálogo está organizado en seis secciones, más un apéndice y los índices correspondientes. Es de destacar la riqueza editorial del volumen, el valor histórico de muchas de sus pinturas, así como las valoraciones técnicas pictóricas y descripciones, todo de un gran valor documental. Este catálogo, junto a los incluidos en los tomos anteriores, constituye un instrumento insustituible para la conservación de tan importante legado artístico e histórico.

HISTORIA DEL AEROPUERTO DE SABADELL. José Fernández García y Luis Utrilla Navarro. Colección Historia de los Aeropuertos Españoles. Volumen de 124 páginas de 24,5x31,5 cm. Edita y distribuye el Centro de Documentación y Publicaciones de AENA. Edificio La Piovera. C/ Peonías, 2. 28042 Madrid.

La Comunidad catalana tiene una gran tradición aeronáutica, no en vano los primeros vuelos en España tuvieron lugar en aquellas tierras, allá por el año 1910. Desde un principio hubo personas e instituciones del lugar que

se interesaron y apoyaron entusiásticamente a la aviación naciente. Uno de los lugares donde se desarrolló la incipiente aeronáutica fue Sabadell, donde se utilizaron diversas zonas como aeródromo, hasta que se halló el lugar idóneo, que fue inaugurado oficialmente el día uno de agosto de 1934. En este excelente volumen se nos relata la historia de la Aeronáutica en Cataluña y en especial todo lo relativo a la búsqueda de unos terrenos para la construcción del nuevo aeródromo. Durante la Guerra Civil, todo lo relativo a la fabricación, bajo licencia, del avión de caza ruso I-15, así como las actividades de formación del personal volante y técnico de la aviación republicana. Con el final de la contienda, el difícil renacer de las actividades aéreas durante los años de penuria, y la reactivación acelerada en la época del desarrollo español. Finalmente la creación del Aeropuerto de Sabadell, con sus actuales instalaciones. Por haber aparecido recientemente en los medios de comunicación, es interesante la información que facilita el volumen acerca del establecimiento de las servidumbres aeronáuticas, que han sido causa de litigio entre el Ayuntamiento de Sabadell y las Autoridades Aeronáuticas Nacionales. La vulneración de estas limitaciones ha producido un fatal accidente, como hemos conocido recientemente por la prensa diaria.